N° 314. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

90 PHOTOGRAVURES

15 Septembre 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

L'Automobile aux Grandes Manœuvres
Le général Dessirier, gouverneur de Paris

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL - PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Pellicules "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

MARIA FRÈRES Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")

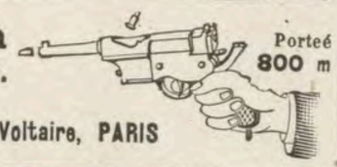
Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

LE CONCOURS DE TOURISME
organisé par
Gladiator
est ouvert à tous
Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)
3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems GLADIATOR etc.

PRENEZ GARDE, M
vous commencez à grossir, et gross
vieillir. Prenez donc tous les jou
dragées de THYROÏDINE BOUTY, et vo
restera ou redeviendra svelte. — Le
60 dragées est expédié franco par le LABOR
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-p
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine B

CYCLISTES COUREU
CHOISISSEZ DE PRÉFÉRENCE
une bicyclette "PRIM
La plus jolie, légère et solide qui se fas
NOUVEAUX MODÈLES SPÉCIAUX A CADRE RAMA
PETITS TUBES ARRIÈRE, DIRECT ET COURT,
NOUVEAUTÉ DE L'ANNÉE
Vendues à petit bénéfice, les bicyclettes l
avantageuses sont les
PRIMO
52 avenue de la Motte-Picquet, P

Le "Teuf-Teuf" pistolet automatique à répétition
Modèle AMERICAIN "Best Shooting Pistol".
Arme de défense incomparable, tirant 6 coups en 6 secondes.
Demandez le tarif au Directeur de l'IMPORT and EXPORT INTERNATIONAL AGENCY, 29, bd Voltaire, PARIS



Porteé 800 m

TÉLÉPHONE 819-28
CHASSEURS!!!! DEMANDEZ

380 f.

ARMURIER bte s. g. d. g.
12, Bd Saint-Michel
PARIS
CHEZ FLOBERT
CATALOGUE FRANCO

SES FUSILS ÉJECTEURS A 380 Frs
et ses cartouches à poudre pyroxilée M.R.S.T.

Douilles demi cuirassées :
QUALITÉ EXTRA : Cal. 12 . 24 fr. — Cal. 16 . 22 fr. — Cal. 20 . 21 fr

Douilles Saumon :
PREMIÈRE QUALITÉ : Cal. 12 19 fr. — Cal. 16 17 fr. — Cal. 20 15 fr. 50

Chenil de la Gare d'Aut
Grand choix de chie toutes races, de garc chasse et d'apparten
109, b. Exelmans (Pari
Maison d'élevage en Seine-
PRIX MODÉRÉS

FAUTEUILS mûs par la personne assise DUPONT à rampes, monté sur ressorts.
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
manivelles. Envoi Fco du Catalogue 423 Fig.

AUTOMOBILES
GILLET-FOREST
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

— « De l'hygiène pendant les vacances. » Voyons ce que je pourrais bien faire si j'avais des vacances et si je n'étais pas obligé d'aller tous les jours à mon bureau!

— Quand je dois courir, je ne mange rien la veille.
— Vous m'étonnez, hier soir j'ai mangé beaucoup de melon.., eh bien, j'ai couru toute la nuit!

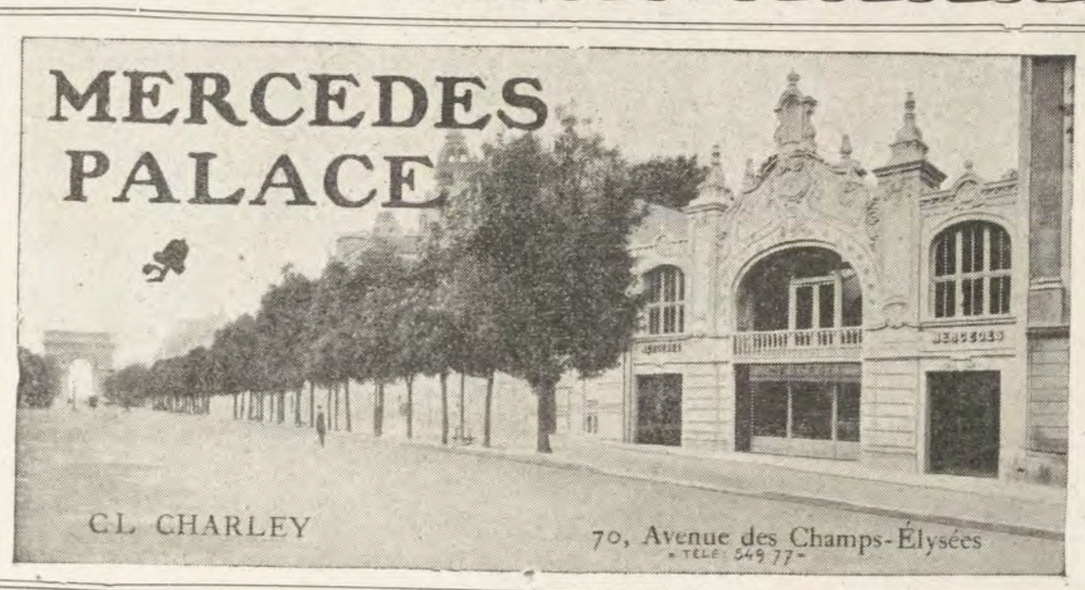
— Eh ben, vrai, pour les courses, tu peux te fouiller toi!..
— Oui, mais je suis poli. Quand je vais dans le monde, il est rare que je mette les pieds dans le plat.

— C'est mon envoi de Rome... l'enlèvement des Sabines.
— Vous les faites enlever par des automobiles?
— Oui, c'est beaucoup plus actuel!

EMBROCATION ATHLETIQUE MÉRÉ RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent
COMPLÉMENT INDISPENSABLE de l'entraînement aux SPORTS

Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1fr. 50
Franco Gare 2f 10.
3 FLACONS Franco Gare 5f
DÉPOT : M. G. RIVIERRE
44, Rue du Fg-Saint-Antoine, PARIS

MERCEDES PALACE



C.L. CHARLEY
70, Avenue des Champs-Élysées
TÉLÉ : 549 77

Appare
MODIFICATEU DES FORMES DU
Breveté S.G.D.G., France et E
Amincit, redresse et abaisse
HUIT MODÈLES
La méthode de masse
Mme DUCHATELL
209, rue Saint-Ho
efface les rides, supprime le double menton, r la figure ses formes ondoyantes de beauté id

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les Cigarettes ou la Poudre ES

NICKELEZ VOUS-MÊME
INSTANTANEMENT sans Piles ni Accessoires
SANS MERCURE NI CYANURE
Boîte de 500 grammes franco contre mandat de 6f 75
Colonies et Etranger, la différence de port en plus.
ZANNE, 29, Rue Le Peletier, 29, PARIS.
AVEC LA NICKLÉINE

MOTEURS
pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS
H. DECKERT & Cie
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une reté absolue, guér
48 HEURE
les écoulements qu gealent autrefois semaines de traite par le copahu, le c be, les opiats et injections.
112, fauh. St-Honoré,

50 Ans de Succès LINIMENT GÉNE
Plus de FEU — Plus de TARES

MARQUE DE FABRIQUE
Seul TOP remplaçant le sans douleur ni poil. Guerison ra sûre des Boite Molettes. Foulures. Engorgements Suros, Epar
Paris, 165, Rue St-Honoré. - Le Flac. fco ctre mandat
Envoi gratuit, sur demande, du Guide Vétérinaire

Le Refroidisseur Loyal
204, Rue St. Maur, Paris

AUTOUR DES SPORTS

LE PRIX ZIMMERMAN ET LE CHALLENGE INTERCORPORATIONS

La Commission d'amateurisme de l'U. V. F.

TAUPIN
vainqueur du Prix Zimmerman

POMMIER
vainqueur du Championnat Intercorporations

donnait l'autre dimanche à la Piste municipale une intéressante réunion dont les épreuves principales étaient le Prix Zimmerman et le Challenge Intercorporations.

Le Challenge Intercorporations qui, depuis sa fondation remontant à 1902, avait été gagné successivement par les Cuirs et Peaux, puis par la Banque, a été enlevé de nouveau par la Banque, avec une équipe composée de membres du Groupe Cycliste du Crédit Lyonnais et du Club Athlétique de la Société Générale. Les corporations battues sont le Cycle et l'Automobile et la Boucherie.

En revanche, le Championnat Intercorporations revint à Pommier, membre de l'Association Sportive de la Boucherie, battant Duffaud, de la Banque ; Paris et Mazurier, du Cycle, après une lutte superbe.

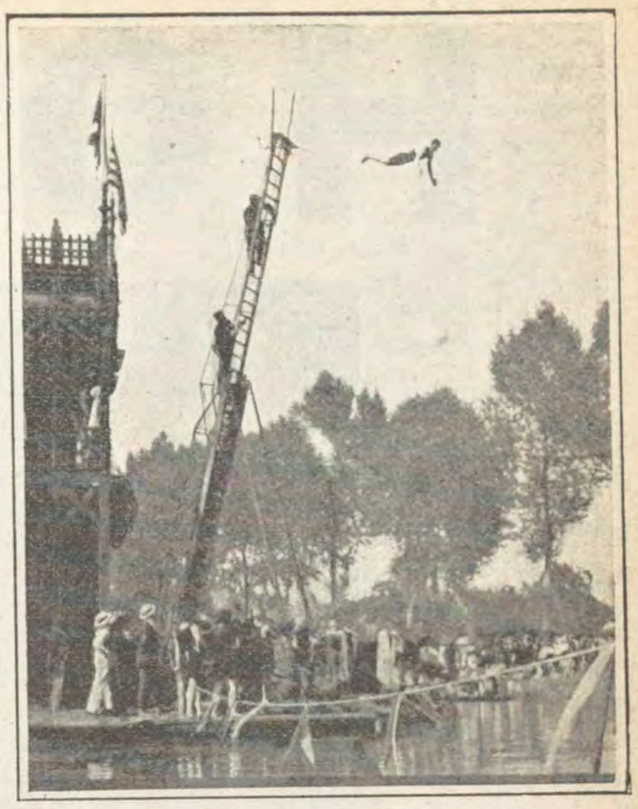
Le Prix Zimmerman fut fondé en 1900, et c'est Hildebrand qui le gagna ; en 1901, il revint à Piard ; en 1902, à de Guichard, et l'année dernière à Charvier.

Taupin, de l'Association Vélocipédique d'Amateurs, en sortit victorieux, après de successives rencontres, où il eut maintes fois l'occasion de montrer ses qualités.

UNE RÉUNION NAUTIQUE A AMIENS

Le sport nautique d'Amiens avait organisé l'autre dimanche une réunion nautique qui a eu le plus grand succès. Outre diverses épreuves de vitesse, il y a eu un très joli match de water-polo que la Libellule gagna par 5 buts à 4. Mais ce qui a le plus passionné le public, ce sont les plongeons de Vaissade et Pentat, d'une hauteur de 18 mètres, tout en haut de la grande échelle des pompiers.

Félicitations à MM. Pouche, président ; Asselin, Lesselin, Boulenger, Roy, membres du Comité, pour leur organisation.



VAISSADE PLONGEANT DE 18 MÈTRES.

TEUS GALLUS

Magasin de Vente : 232, BOUL^d PEREIRE, PARIS. Téléph. 558.28.

FACTURE de CAOUTCHOUC à PUTEAUX
L. EDELINE
Antidérapants (S.-et-O.) : PRIX D'HONNEUR.
matiques pour Cycles, Voitures, Automobiles.
res Générales de Caoutchouc pour l'Industrie.

lire FEMINA

PNEUMATIQUES
ER et CLINCHER-MICHELIN
AUTOMOBILES.

RENOMMÉS POUR LEUR
Durabilité,
Stabilité,
Vitesse.

ON N'EN OBTIENT QUE CHEZ
British Rubber C^o L^d, Edimbourg (Ecosse)
sentants à Paris :
Ch. Bayle, 183, quai Valmy.
Maison Talbot, 159, avenue Malakoff

PNEUMATIQUES
ER et CLINCHER-MICHELIN
AUTOMOBILES.

COIFFURES
pour
L'AUTO

HOMMES
et
DAMES

Dernières Modes de Londres - A. STAGG 7, Rue Auber PARIS

La Contre-Enveloppe BILLET
131, Avenue de Neuilly. NEU'LLY

.....a fait ses preuves.....
à VERSAILLES . 800 kilomètres
à PARIS-NICE . 3,000 kilomètres
à LONDRES. . . 1,650 kilomètres
et a obtenu les plus hautes récompenses

LES PLAQUES DE SENSIBILITÉ EXTRÊME

LUMIÈRE

MARQUE Σ (SIGMA)

Sont remarquables par la finesse de leur grain et leur absence de tendance au voile.

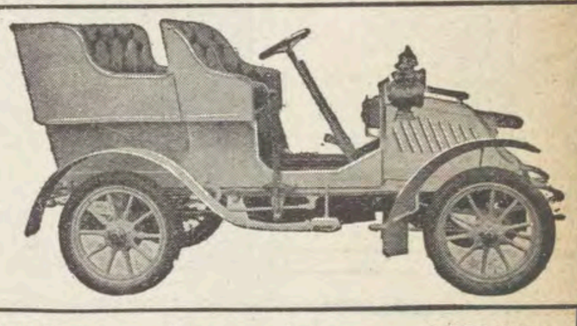
Sont employées avantageusement en été avec les objectifs de luminosité médiocre.

Permettent, même en hiver et par temps sombres et pluvieux, de faire les instantanés les plus rapides.

Se développent, sans risque de voile, dans tous les révélateurs.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PLAQUES ET PAPIERS PHOTOGRAPHIQUES
A. LUMIÈRE & SES FILS
LYON

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS
PROSPER LAMBERT
NANTERRE (Seine) Téléphone 31
Les plus jolies,
Les plus élégantes,
Les moins chères.



Modèle 1904	9 chevaux	2 places... ...	4.950	francs
—	—	4 places.. ...	5.200	—
—	12 chevaux,	2 places... ...	7.500	—
—	—	4 places... ...	7.900	—

LARBAUD-St-YORRE

(En bouteille et 1/2 bouteille)
La meilleure pour boire à domicile, par suite de sa température à la source (10°).
De conservation indéfinie.
Recommandée par le CORPS MÉDICAL comme étant la plus efficace contre :
le Diabète, la Gravelle, les Maladies du Foie et de l'Estomac

EXIGER LA SIGNATURE
N. Larbaud-St-Yorre
Se trouve dans toutes les Pharmacies

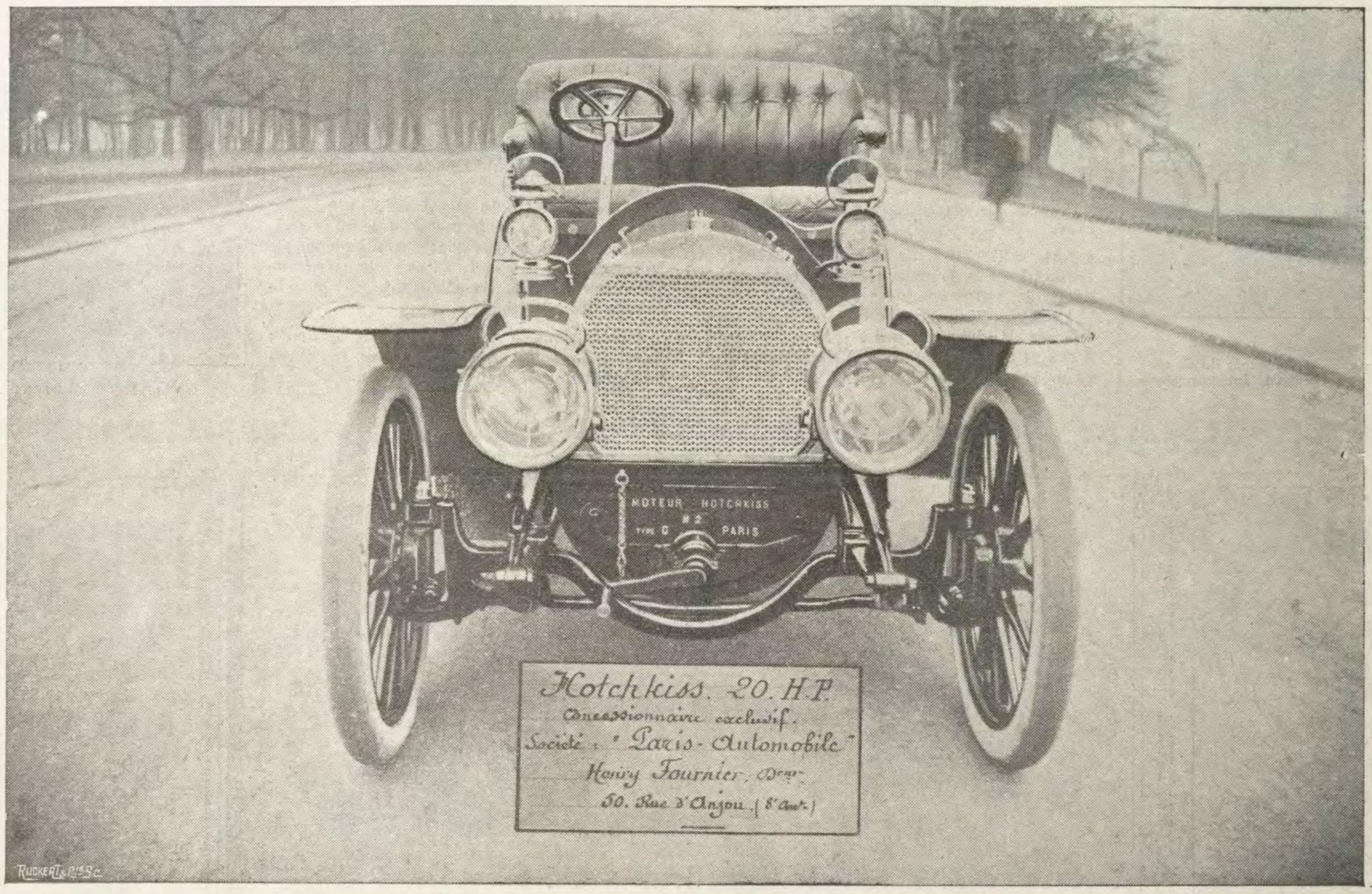
IMPORTANT
REFUSER toutes les CONTREFAÇONS
et dans tous les bons Restaurants.

Commandes : N. LARBAUD-St-YORRE, à VICHY.

MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRANÇAIS
"LE ROYAL"
FONDÉE EN 1883
ACIER et VIEIL ARGENT 25 fr.
ENVOI A L'ESSAI 10 JOURS
GARANTIE : 10 ANS

SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"
UNION FRANÇAISE à BESANÇON
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de MONTRES

HOTCHKISS



Hotchkiss. 20. H.P.
Concessionaire exclusif.
Société "Paris-Automobile"
Henry Fournier, Dépt.
50. Rue d'Anjou. (8e Arrt.)

RUCKERT & Cie S.C.

LE PLUS BEL
ASSORTIMENT
DE

Cartes Postales

ILLUSTRÉES

SE TROUVE : 9, AVENUE DE L'OPÉRA, PARIS

Dans la "Salle d'Exposition" de *Femina, Musica* et la *Vie au Grand Air*.
On y trouve aussi les

DERNIERS ROMANS
PARUS

ainsi que tous les

GUIDES, CARTES

POUR SPORTSMEN, CHAUFFEURS, TOURISTES, ETC.

Prix défiant
toute
concurrence

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité,
Sécurité, Visite facile

UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT

CHASSIS 10-12 CH. **6.400** FR.

102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

L'Année Sporti

C'est ainsi que l'on peut appeler les annuelles de la *Vie au Grand Air*, retracent fidèlement, par la plume et la pl l'histoire sportive internationale. Tout digne de ce nom doit donc les avoir dan thèque.

Voici les prix de ces collections comp cune en moyenne *4160 illustrations* en p et *832 pages de texte :*

Année 1898 (excessivement rare), brochée
Années suivantes (de 1899 à 1903), 15 francs.

Les mêmes, *reliées richement :* 3 francs

Expédition franco en France.

MATÉRIEL COMPLET
DE PHOTOGRAPHIE

KODAK

SANS CABINET NOIR

Comprenant : Un Appareil KODAK se chargeant **EN PLEIN JOU**
avec les Manuels d'instructions
Une Machine KODAK à développer **EN PLEIN JOU**
Les pellicules et les produits nécessaires pour exéc les 12 premiers clichés.

DEPUIS **24 fr. 50**

En vente dans toutes les bonnes Maison de fournitures photographiques.

CATALOGUE ILLUSTRÉ GRATIS SUR DEMANDE

EASTMAN KODAK

Société anonyme Française au Capital de 1.000.000 de Frs

PARIS — 5, Av. de l'Opéra, 4, Pl. Vendôme
LYON — 26 et 28, Rue de la République
BRUXELL — 36, Rue Fossé-aux-L

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

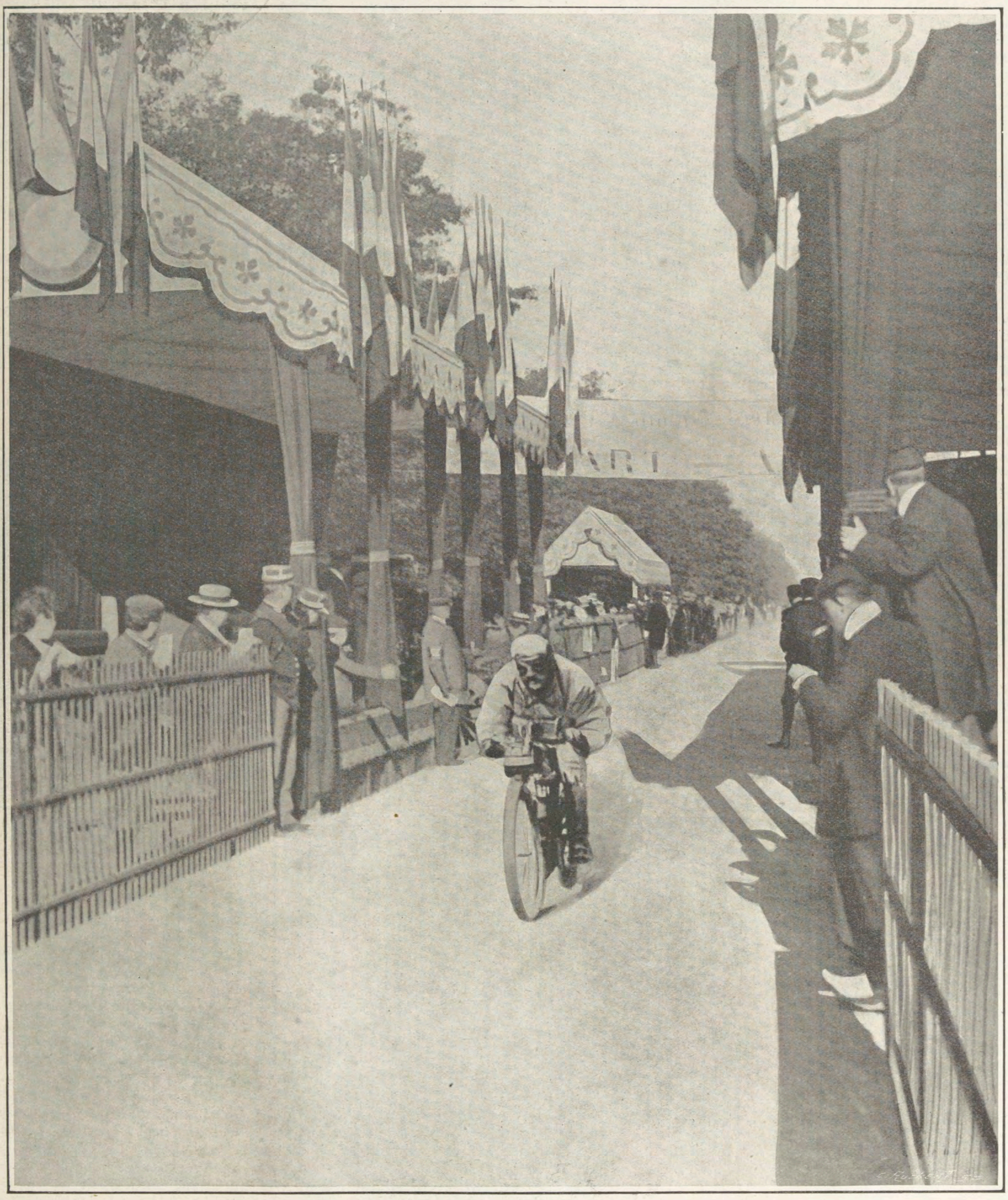
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

15 Septembre 1904 — N° 314

Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



LA COUPE INTERNATIONALE DES MOTOCYCLETTES. — L'ARRIVÉE DU GAGNANT DES ELIMINATOIRES.

Les Eliminatoires françaises de la Coupe Internationale des Motocyclettes, organisée pour la première année par le Motocycle Club de France, ont été disputées dimanche dernier, sur un circuit de 54 kilomètres, autour de Dourdan. Les concurrents devaient couvrir cinq fois ce circuit, soit 270 kilomètres. La victoire est revenue à Lamberjack, devant Inghilbert et Demester, tous trois coureurs de la marque Griffon. *C'est donc à cette maison que reviendra l'honneur de défendre les couleurs françaises dans la Coupe Internationale qui se disputera sur la même route le 25 septembre.*

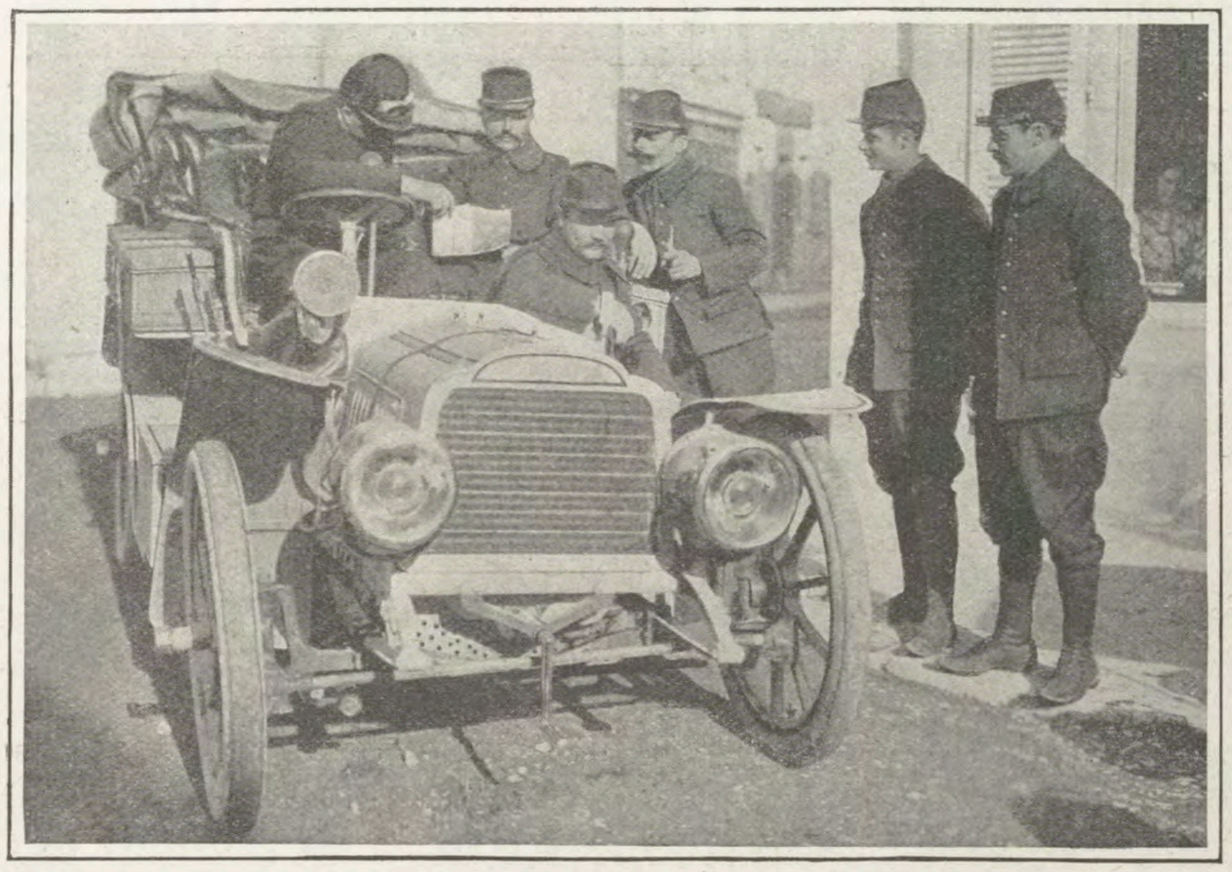
(Voir l'article page 750).

Les Sports et l'Armée - Le général Brugère aux manœuvres

Pendant qu'en Mandchourie Russes et Japonais se livrent des assauts furieux, que le sang coule à flots, que des hécatombes humaines sont la rançon d'une lutte, — la plus meurtrière, sans doute, qui fut jamais, — les tacticiens français ne restent pas inactifs. Au Nord-Ouest, à l'Est et dans le Midi, se concentrent et évoluent des masses de troupes. « Si tu veux la paix, prépare la guerre, »

◓ ◓ ◓

On a vu, par les récits des combats qui se livrent chaque jour en Extrême-Orient, que la guerre moderne est pleine de surprises, qu'elle ne ressemble nullement aux anciennes mêlées du moyen âge, aux campagnes de Louis XIV, ni même à celles de Napoléon. Les



(Photographies de notre envoyé spécial.)

Les automobiles aux grandes manœuvres.
L'étude de la carte avant le commencement du combat.

dit le vieil adage Le généralissime Brugère, qui dirige les manœuvres les plus importantes, celles de l'Est, l'a compris, et il s'est efforcé de donner à ces opérations l'aspect véritable qu'elles auraient si la guerre éclatait demain pour tout de bon, si les plaines de la Champagne ou les vallées de la Franche-Comté devenaient tout à coup, comme en 1870, le théâtre d'hostilités sanglantes...

◓ ◓ ◓

armes perfectionnées, dont la longue portée recule de plus en plus les limites des champs de bataille, ont notamment rendu nécessaire l'extrême mobilité des états-majors, la rapidité des communications entre le quartier général et les différents corps de troupes engagés. C'est pourquoi, la bicyclette d'abord, l'automobile ensuite, et jusqu'à la motocyclette ont été utilisées par les chefs d'armée.

Parmi les stratégistes contemporains, le général Brugère a été l'un des premiers à se rendre compte des avantages précieux qu'on pourrait retirer de ces moyens de locomotion. Depuis plusieurs années déjà, il se sert, aux manœuvres, de la voiture sans chevaux. Le capitaine Lévêque, officier distingué et chauffeur adroit, l'initia, je crois, aux douceurs du sport automobile. Puis, vint Journu, qui le pilota durant une période de vingt-huit jours. Il connut de même Marcel Renault, le pauvre héros de Paris-Madrid.

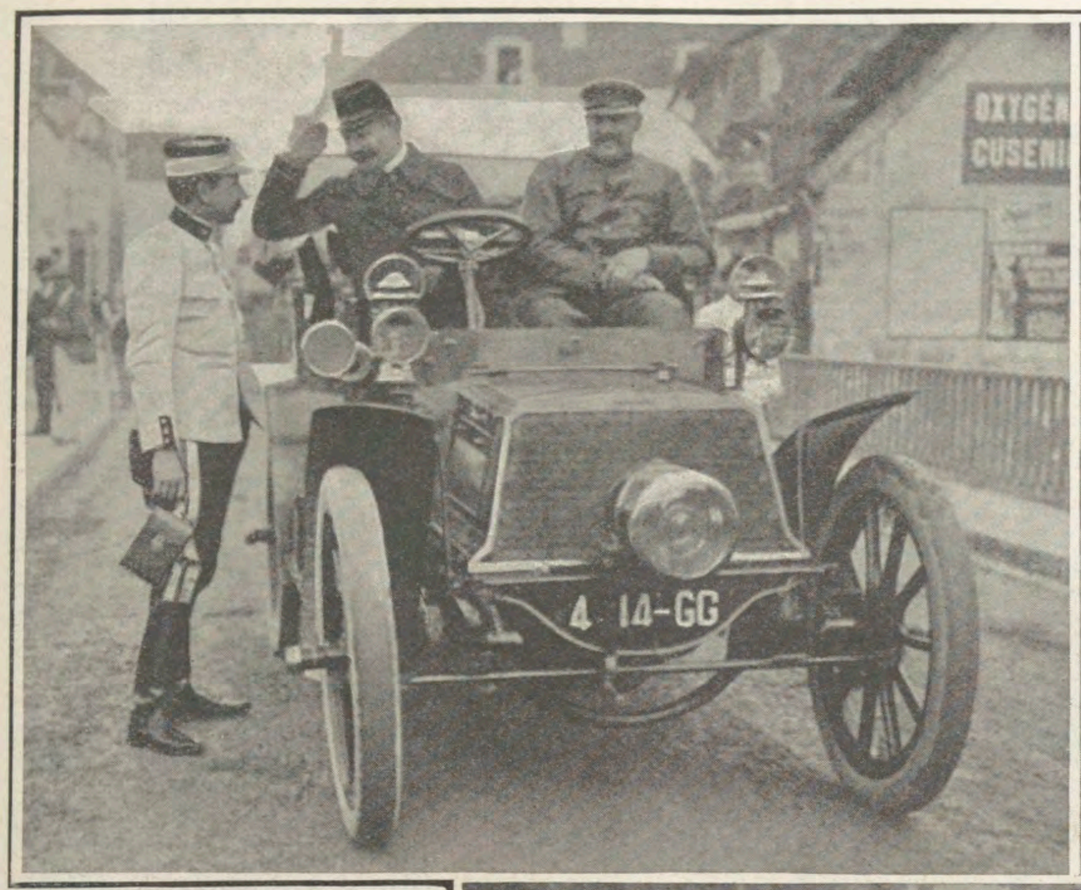
Les arbitres qui le secondent et l'état-major qui le suit se déplacent également en automobile. Ce fut même un spectacle curieux que celui qu'offrit, à Reims, en 1901, le groupe des officiers généraux et supérieurs alignés, dans leurs voitures, avec les conducteurs, sous les ombrages du cantonnement.

Cette année encore, le généralissime n'a pas manqué d'avoir recours à l'adresse des chauffeurs réservistes. C'est le lieutenant Grus, qui n'est autre que l'habile coureur de la maison Renault, qui tient le volant de sa voiture. Grâce à l'auto, le directeur des manœuvres possède pour ainsi dire le don d'ubiquité. Il est partout à la fois, il voit tout, et si développé que soit le front du combat, il surveille l'action dans tous ses détails.

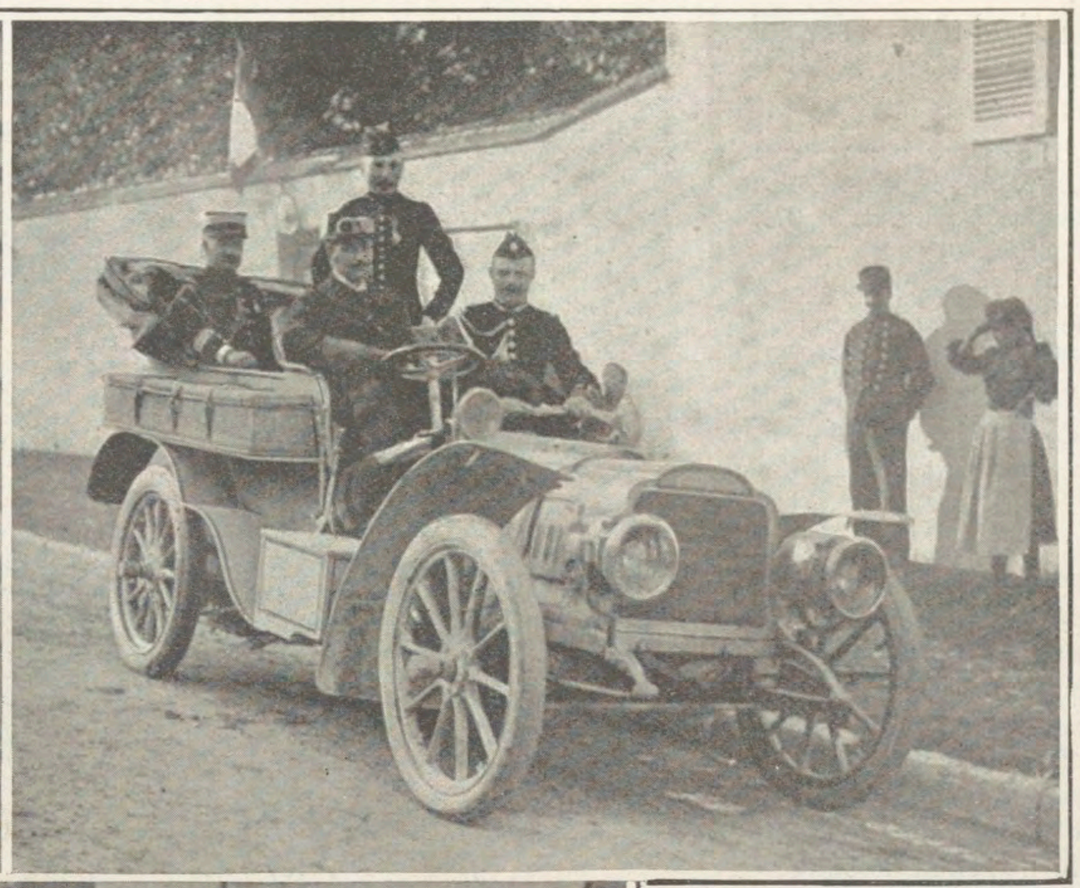
Il déjeune, au besoin, dans sa voi-

La toilette des voitures.
Tout comme les pièces d'artillerie, les voitures automobiles de l'état-major général sont lavées à grande eau à leur arrivée à l'étape.

Le général Brugère, généralissime de l'armée française, piloté par le lieutenant réserviste Grus.



Le lieutenant réserviste Grus transmet des ordres au maréchal des logis réserviste Boucheron, le grand joaillier parisien.



La voiture du lieutenant-colonel Arrivet, des capitaines Pénelon et Margot, de l'état-major du général Brugère.

A la guerre comme à la guerre.
Le général Brugère déjeune en plein champ, en compagnie de ses officiers d'ordonnance.

ture, ainsi que le montre une de nos photographies. A cette table improvisée, il eut pour convive en 1901 le général Sakharoff, actuellement ministre de la Guerre en Russie.

Le général Brugère, au reste, se montre éclectique dans ses déplacements ; il emploie, selon les terrains, tour à tour l'automobile, le cheval, ou... ses jarrets, couvrant des kilomètres à travers champs, comme un simple coureur de cross, et donnant à tous l'exemple.

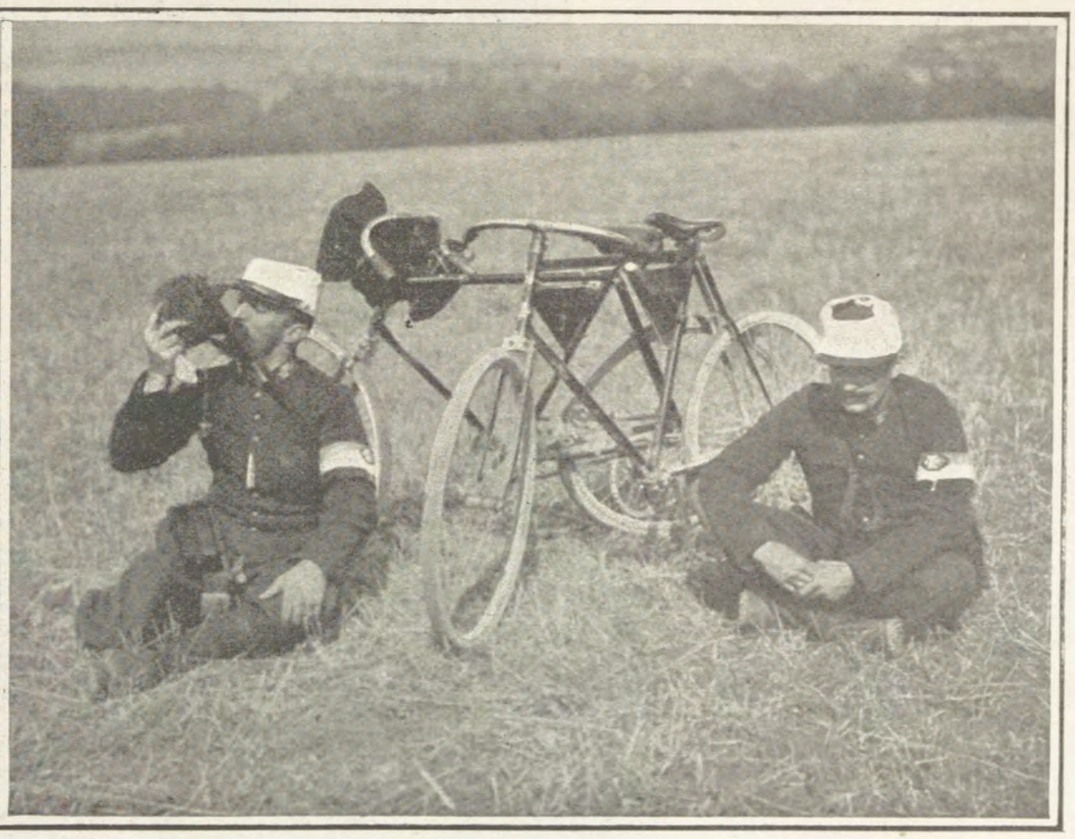
Il apprécie, d'ailleurs, hautement la pratique des exercices physiques, et il l'encourage de toute son autorité. Au cours de ses inspections, il s'enquiert avec soin des progrès sportifs accomplis dans les différents corps d'armée.

Lui-même s'est toujours montré sportsman dans l'âme, ainsi qu'il convient à tout officier français.

Ceux qui l'ont connu au 12e d'artillerie, à Vincennes, qu'il commanda pendant quatre ans et demi, se rappellent quel élégant cavalier, quel adroit escrimeur, quel nemrod infatigable il était.

Il n'a pas varié dans ses goûts, ni ses habitudes.

La motocyclette joue également un grand rôle pendant les manœuvres. Voici un cavalier motocyclettiste chargé de la transmission des ordres.



En dehors des compagnies cyclistes, les secrétaires d'état-major, qui doivent toujours devancer la colonne, font également usage de la petite reine.

Chaque matin, au Bois, on peut le voir, entre 8 et 9 heures, faire sa promenade à cheval, en compagnie du capitaine Pénelon, son officier d'ordonnance.

Il n'a pas manqué une seule séance du récent Championnat militaire d'escrime disputé au Palais-Royal, et auquel il représentait officiellement le ministre de la Guerre.

Il adore la chasse, et un accident survenu voilà une quinzaine d'années, au cours d'une chasse présidentielle, alors qu'il était secrétaire général de l'Elysée, faillit même lui coûter la vie et le força à refréner, quelque temps du moins, sa débordante activité.

Avant et après chaque manœuvre, un ballon-signal indique le commencement et la fin des opérations.

Ce douloureux épisode servit, d'ailleurs, de prétexte à des racontars fantaisistes, et les ennemis du sympathique officier créèrent à ce propos une légende venimeuse : il aurait reçu, du président Carnot, un coup de fusil dans les reins, et le président, pour réparer sa maladresse, lui aurait octroyé, après sa convalescence, les étoiles de divisionnaire !

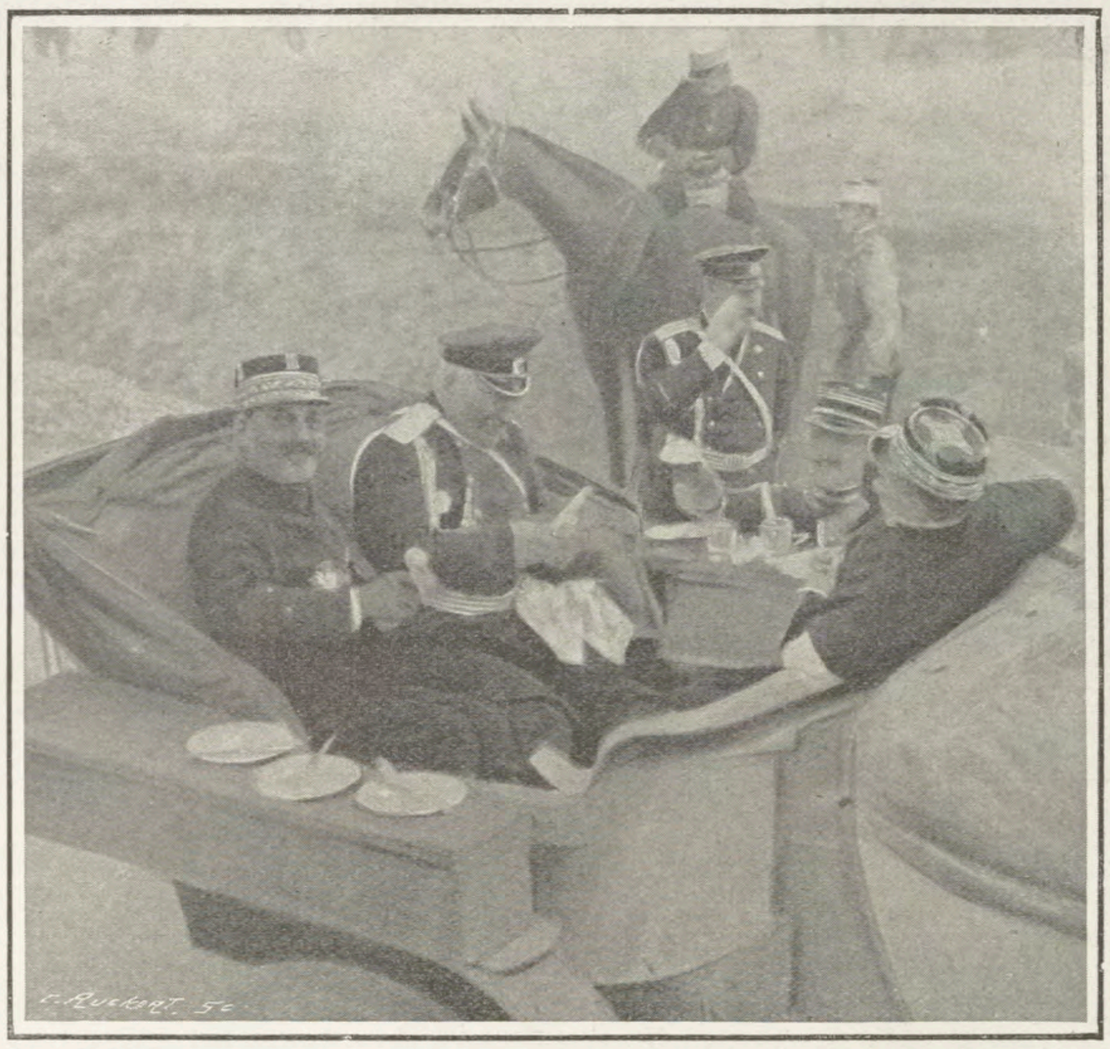
L'histoire est aussi fausse que celle des cigares à 3 fr. 50 de Rochefort ou du ventre d'argent de Galliffet. Mais, c'est une légende, et chez nous les légendes demeurent !

La réalité est beaucoup plus simple. La voici :

On n'ignore pas que, dans les chasses présidentielles, les chasseurs sont déployés en tirailleurs, et marchent parallèlement, séparés d'une cinquantaine de mètres les uns des autres. Des porte-carniers suivent, qui rechargent les fusils.

Or, le jour de l'accident, le porte-carnier de M. Brugère avait, paraît-il, bu plus que de coutume. Au moment de sauter un fossé, il fait un faux pas et pense s'allonger sur le sol, lorsque le général, toujours bienveillant, l'arrête d'un vigoureux coup de main à l'épaule. Le fusil chargé, que l'homme tenait dans sa main droite, part, à la suite de cette secousse, et M. Brugère reçoit à bout portant, « dans l'aine gauche », la charge entière, soit cent vingt grains de plomb.

La blessure fut terrible, et le blessé manqua de succomber. Cependant, la moitié de la charge put être extraite ; le général garde encore l'autre moitié dans la cuisse, ce qui ne l'empêche pas, d'ailleurs, de marcher allègrement et de monter à cheval avec le même brio que jadis.



Un souvenir des manœuvres de 1901.
A bord d'une auto, le général Brugère déjeune en compagnie du général Sakharoff, aujourd'hui ministre de la guerre de Russie.

Le signataire de ces lignes peut affirmer que telle est la vérité historique sur cette fameuse blessure : il l'a vue, en effet, de ses yeux.

Des témoins de l'événement ont, au reste, répété à satiété que le président Carnot ne pouvait blesser aussi grièvement son collaborateur, placé qu'il était à plus de cent mètres de lui. Mais encore une fois, le général, dont la situation à l'Elysée faisait de nombreux envieux, ne devait point être épargné par la critique.

L'on peut dire, cependant, que tous ses grades, il les a gagnés grâce à de signalés services rendus à l'armée, et je n'aurais qu'à en publier ici la liste sommaire pour convaincre les plus incrédules.

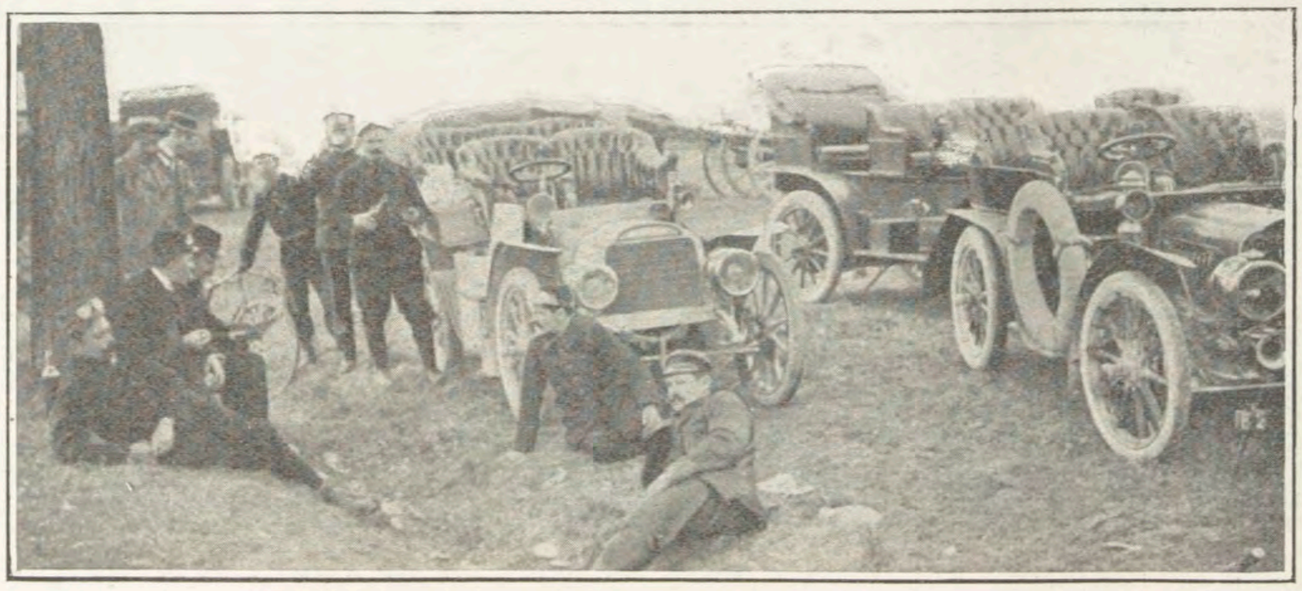
Maintenant que le général Brugère a été investi par le gouvernement de la République du commandement suprême de nos armées en temps de guerre, il oublie les attaques d'autrefois. Sa haute mission l'occupe tout entier, et il ne songe qu'à la préparation de notre défense.

Lorsque, ces jours derniers, il eut la bienveillance de me recevoir, et que je sollicitai de lui quelques documents pour un article, il détourna un instant les yeux d'une grande carte d'Extrême-Orient, où se détachaient les mots Mandchourie, Corée, Japon, Chine, et me dit modestement :

« Pourquoi parler de moi ? Bien sûr, je suis des vôtres et j'aime les sports. Mais je préférerais qu'on taise mon nom. Je ne me plains de personne, je vais droit mon chemin, n'ayant d'autre objectif que de contribuer, autant qu'il est en moi, à la sécurité et à l'honneur de mon pays. »

Tel est l'homme qui vient de diriger les grandes manœuvres de l'Est autour de cette ville de Dijon qui conserve si nets et si frais les souvenirs de l'année terrible que, malgré les convenances internationales, c'est par le plus froid silence qu'on accueillit, à son passage, l'uniforme de l'attaché militaire allemand, le premier qu'on ait vu dans la ville depuis 1871.

GEORGES PARAMÉ.



La halte de l'armée des chauffeurs après la manœuvre.
Dans ce groupe nous reconnaissons MM. Chamiot, Lavergne, Boucheron.

LA COUPE DE PARIS A L'AVIRON

Grivot, 3e. Gauderman, 2e. Pichard, 1er.

Départ de la finale des Juniors.

La Société d'Encouragement au sport nautique a donné, dimanche dernier, dans le bassin de Neuilly-sur-Marne, sa journée de régates internationales comprenant la « Coupe de Paris ». Les différentes épreuves ont présenté un intérêt soutenu, bien que disputées par des champs restreints. La Coupe est revenue à l'excellent rameur belge Conradès.

◓ ◓ ◓

La Coupe de Paris jouit d'une faveur appréciable : il est rare, en effet, qu'elle ne compte pas un concurrent étranger de valeur ; ce fait en rehausse l'éclat et attire nombre de rowingmen.

Cette année, pour ne pas faillir à sa réputation, elle nous montrait le valeureux champion belge Conradès qui devait se mesurer contre nos deux excellents scullers Hiser et P. Flouest.

Le rameur bruxellois a gagné facilement, battant mon vieil ami Flouest, qui avait éliminé Hiser dans sa manche et qui venait de remporter brillamment le championnat des vétérans.

Je ne sais trop qui féliciter de Conradès ou de Flouest. Le premier est à l'apogée de sa forme et dans la fleur de l'âge, je ne voudrais lui enlever aucun mérite, d'autant plus qu'il a fait preuve d'un grand esprit sportif, rare, hélas ! à notre époque, en aviron, en se mettant en ligne sans craindre de compromettre par une défaite son titre de Champion de Belgique. La victoire lui a souri et je l'en félicite, tout en regrettant qu'il ne se soit pas trouvé, Hiser étant souffrant, un de nos rameurs pour mettre le sympathique Conradès à l'ouvrage.

Mais, si facile qu'ait été la victoire du skiffeur belge, elle n'éclipse pas la remarquable prouesse de Paul Flouest.

Conradès, de l'Union Nautique de Bruxelles, gagnant de la Coupe de Paris.
(*Un rameur, construction libre.*)

Celui-ci, après avoir battu Hiser dans l'éliminatoire, a encore remporté la victoire dans sa manche de l'épreuve réservée aux vétérans, et il s'adjugeait par-dessus le marché le championnat de cette catégorie devant le très excellent J. Janssen, de l'Union Nautique de Bruxelles.

Si l'on se souvient que P. Flouest a gagné en 1887 le Championnat de France en skiff, on conviendra avec moi qu'une telle persévérance mérite récompense et l'on ne peut qu'adresser au vaillant sculler du Cercle Nautique de France d'unanimes compliments pour sa très honorable défense dans la Coupe de Paris et pour sa belle victoire dans la course des vétérans.

Les autres épreuves ont été des plus intéressantes.

La course des Débutants est revenue à Delille, du Club Nautique de Paris, battant A. Meyer.

Quant à Pichard, du Rowing Club de Paris, il a continué la série de ses succès en enlevant la course des Juniors, laissant derrière lui Gauderman, un adversaire pourtant redoutable.

Il faut espérer que nous retrouverons au Championnat de la Seine, dimanche prochain, la plupart des concurrents de la Coupe de Paris. Il serait surtout fort intéressant de voir d'Heilly contre Conradès, et si Hiser voulait venir les y retrouver ce serait la réussite complète et une journée magnifique.

EDMOND MAGNEZ.

Flori, 3e. Delille, 1er. A. Meyer, 2e.

Départ de la finale des Débutants.

BORDEAUX-PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

TROIS semaines à peine nous séparent du jour du départ de notre grande épreuve hippique internationale. Les encouragements que nous avons reçus, l'intérêt que portent à ce raid les amateurs, éleveurs, propriétaires de haras ou d'écuries de courses, tous ceux, en un mot, qui s'occupent de l'utilisation de la production, du cheval et de l'amélioration des races, sont pour la *Vie au Grand Air* et la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest* un garant certain du succès.

Notre Règlement a reçu une *unanime* approbation aussi bien en France qu'à l'étranger, et voici que des sportsmen de Bruxelles, de Londres, de Milan, de Berlin et même de Budapest et de nombreuses villes de France, nous ont demandé de vouloir bien les tenir au courant télégraphiquement des arrivées de nos concurrents aux divers points de la route. Nous pourrons donner satisfaction à tous.

Sans plus tarder, le comité remercie les nombreux correspondants, amis ou inconnus, qui nous ont offert leur concours pour les contrôles fixes ou volants, pour l'installation des maréchaleries ou infirmeries vétérinaires. De diverses villes situées sur le parcours, des particuliers ont offert des écuries et des boxes pour nos concurrents. Merci à tous.

DATE DE L'ÉPREUVE

Rappelons que le départ sera donné à Bordeaux, en un endroit qui sera désigné ultérieurement, dans la matinée du 9 **OCTOBRE 1904.**

C'est M. Boitelle, le sympathique starter de la Société du Demi-Sang et de la Société Française Hippique qui a bien voulu se charger de donner le départ. Tous les habitués des courses au trot, les fervents des meetings de Vichy et de Caen, les fidèles des concours hippiques de la S. F. H. connaissent M. Boitelle. On sait son autorité aimable, son habileté d'organisation. C'est un précieux concours pour nous.

Les temps seront pris au départ par notre ami et collaborateur Tampier, chronométreur officiel de l'A. C. F. Inutile d'insister sur la compétence indiscutée de Tampier qui, avant d'être un automobiliste convaincu, fut un fervent homme de cheval, et accomplit même sur les routes du Midi des prouesses encore présentes à la mémoire des amateurs.

LES ENGAGEMENTS

Les engagements pour le Raid Hippique International Bordeaux-Paris sont reçus tous les jours aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er), de 9 heures à midi et de 2 heures à 6 heures.

Plusieurs amateurs, préparant des chevaux pour notre Raid, nous ont demandé de bien vouloir proroger la date de la clôture des engagements, primitivement fixée au 15 septembre.

Ainsi que nous l'avons indiqué dans nos précédents numéros, cette date du 15 septembre avait été primitivement fixée à cause des demandes à faire dans les Compagnies de chemins de fer pour la réduction sur les prix de transport à accorder aux concurrents, hommes et chevaux. Le nombre des engagements reçus jusqu'à présent nous permet de faire utilement ces démarches, aussi nous consentons à reculer le délai de clôture au *25 septembre 1904*, mais cette fois IRRÉVOCABLEMENT.

Par suite, nous recevrons les forfaits jusqu'au *30 septembre*, à 6 heures du soir.

LE SERVICE PHOTOGRAPHIQUE

Nous avons le plaisir d'apprendre aux nombreux sportsmen qu'intéresse notre Raid hippique, qu'après examen des diverses demandes soumises à notre comité, ce dernier a décidé de confier officiellement à la plus importante maison du Sud-Ouest le service photographique complet de notre belle épreuve.

MM. Panajou frères, 6, 8 et 50, allées de Tourny, à Bordeaux, sont donc officiellement chargés de tous les détails de ce service dont l'importance n'échappera à personne. L'éloge de cette maison artistique n'est plus à faire et nos concurrents ne pouvaient espérer trouver meilleur objectif.

Dès leur arrivée à Bordeaux, hommes, chevaux et voitures seront donc photographiés par les soins de MM. Panajou.

Le secrétaire adjoint du comité, en permanence à Bordeaux depuis deux mois, donnera à ce sujet aux concurrents toutes les indications nécessaires.

LES CONTROLES

Des contrôles avec infirmerie et maréchalerie vétérinaire seront installés à Libourne, Barbezieux, Angoulême, Saintes, La Rochelle, Niort, Poitiers' Châtellerault, Tours, Blois, Orléans, Limours, Versailles. Les concurrents devront y faire viser leur « carnet de route » et signer la feuille de contrôle.

Toute réclamation en cours de route devra être adressée au contrôle le plus voisin.

Mais il est bien entendu, comme l'indique le Règlement, que les concurrents seront libres de s'arrêter pour séjourner et prendre le repos qui leur sera nécessaire dans les autres localités situées sur le parcours.

Les hôtels, auberges et autres lieux susceptibles de recevoir hommes et chevaux seront indiqués, ainsi que les prix consentis par lesdits hôteliers ou logeurs, sur les carnets de route qui seront remis aux concurrents à leur arrivée à Bordeaux, c'est-à-dire à partir du 6 octobre. Le comité s'efforcera d'obtenir dans tous ces lieux des prix de faveur réservés *uniquement* aux concurrents.

Du reste, les commissaires locaux et contrôleurs donneront aux concurrents, au sujet de la nourriture et du logement, toutes les indications nécessaires.

Nos concurrents trouveront sur toute la route des contrôleurs facilement reconnaissables au brassard qu'ils porteront. C'est notre excellent confrère, M. F. Peyraube, vétérinaire à Tarbes, directeur du *Bulletin hippique du Midi*, et secrétaire général du Syndicat Hippique du Midi, qui a bien voulu se charger de la direction des contrôles de route. Sa qualité de vétérinaire et sa compétence en matière de raids seront d'un précieux concours à nos concurrents.

LE SERVICE PHARMACEUTIQUE VÉTÉRINAIRE

C'est l'importante droguerie-pharmacie vétérinaire Méré, de Chantilly, à Orléans, qui a bien voulu se charger d'assurer le service pharmaceutique vétérinaire dans les divers contrôles de la route Bordeaux-Paris.

LES SOIXANTE-CINQ HEURES DE REPOS OBLIGATOIRE

Il est bien entendu que tous les concurrents devront, sur la totalité du parcours, prendre soixante-cinq heures de repos. Ces repos seront constatés officiellement sur les carnets de route. Ceux qui, au dernier contrôle avant Versailles, c'est-à-dire à Limours, n'auraient pas leurs soixante-cinq heures de repos devront attendre, pour repartir, que ce nombre d'heures soit atteint.

A L'ARRIVÉE

A l'arrivée à Versailles, le comité juge à l'arrivée sera composé de MM. le comte Maurice de Cossé-Brissac, président de l'*Etrier*; Lavalard, de la Société Nationale d'Agriculture; Barthes, vétérinaire principal de l'armée, en retraite; vicomte Maurice d'Orléans, Boitelle, de la Société Française Hippique et Berterèche de Menditte.

LES PRIX

Prix d'honneur : *Titre de Champion du monde de la route.*

3.000 fr. + le prix de la Section **2.000** fr. = **5.000** fr.

Prime offerte par le Lloyd anglo-français au naisseur du cheval champion de la route (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendra au Syndicat hippique de la région d'élevage) . . . . . 200 fr.

1re SECTION (attelée)

1er prix . . . . . **2.000** fr.

Prime au naisseur du cheval vainqueur (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendra au Syndicat hippique de la région d'élevage) . . . . . 100 fr.

2e prix	**1.500** fr.	5e prix	**300** fr.
3e prix	**1.000** fr.	6e prix	**200** fr.
4e prix	**500** fr.		

2e SECTION (montée)

1er prix . . . . . **2.000** fr.

Prime dans les mêmes conditions que pour la première section . . . . . 100 fr.

2e prix	**1.500** fr.	5e prix	**300** fr.
3e prix	**1.000** fr.	6e prix	**200** fr.
4e prix	**500** fr.		

A ces prix offerts par le comité d'organisation, viendront s'ajouter des prix offerts par des sociétés sportives, des associations d'éleveurs, des particuliers. Ces prix, attribués suivant le désir de leurs donateurs, porteront leurs noms.

En outre, jusqu'au vingtième classé, médailles de vermeil, argent et bronze.

Prix offert par M. Jacques Duhaut au premier cheval ou jument, poney ou ponette d'origine landaise arrivé à Paris . . . . . **50** fr.

Prix Méré : au premier cheval monté qui aura atteint Orléans . . . **150** fr.

— au premier cheval attelé qui aura atteint Orléans . . . . **150** fr.

Prix anonyme au premier concurrent attelé ou monté de la région du Nord . . . . . 100 fr.

Prix Panajou : au premier cheval, né dans la Gironde, ayant achevé le parcours . . . . . **100** fr.

Une médaille de vermeil offerte par le *Matin*.

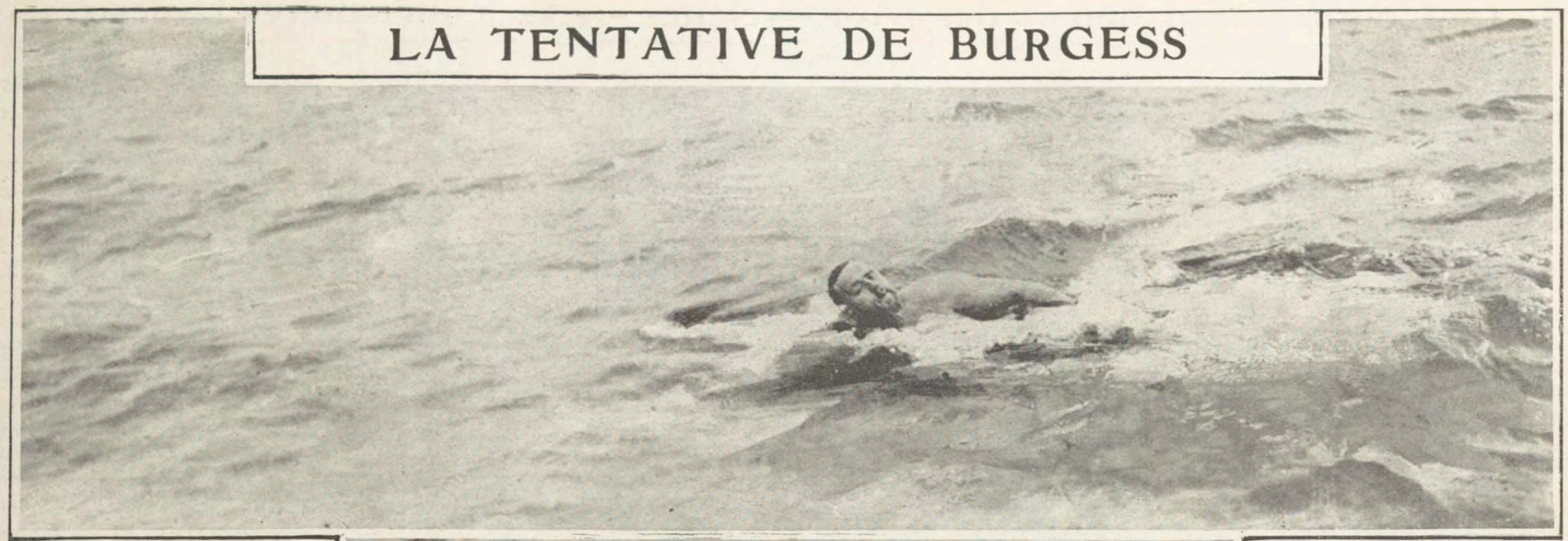
— — — — *Vélo*, etc., etc.

LE VAINQUEUR DE PARIS-BORDEAUX AUTOMOBILE AU VAINQUEUR DE BORDEAUX-PARIS HIPPIQUE

M. Charron, le sportsman bien connu qui remporta des succès sur le turf comme dans les grandes épreuves d'automobiles, s'est souvenu qu'il avait le premier gagné Paris-Bordeaux automobile. Aussi, en souvenir de cette victoire, il est venu nous offrir un prix de 250 francs à décerner au cheval monté qui arrivera à Paris dans le meilleur état.

M. J. Dumien offre de son côté une gratification de 100 francs au premier conducteur arrivé, à la condition qu'il soit employé depuis au moins un an chez la personne qui aura utilisé ses services dans la course.

LA TENTATIVE DE BURGESS



Le nageur en pleine mer.

A deux milles de la côte française, Burgess abandonne et remonte dans le canot de secours.

La tentative de Burgess.

BURGESS, le champion des vétérans, a failli renouveler, la semaine dernière, l'exploit célèbre du capitaine Webb, en traversant la Manche à la nage. Burgess se mit à l'eau à 8 heures du matin par un temps magnifique. La mer était calme, avec toutefois un léger clapotis.

Dans la première heure, il parcourait 4.800 mètres, gardant cette allure jusqu'à midi. Par intervalles cependant, le nageur s'arrêtait, et, prenant les aliments que ses suiveurs lui passaient de la petite barque qui l'accompagnait, mangeait un peu, reprenant aussitôt après sa belle nage de côté, l'*over arm stroke*, faite sans passer le bras par-dessus la tête.

A midi et demi, il était à plus de cinq milles des côtes anglaises, et, à 4 heures, tout le monde croyait à sa victoire, les côtes de France se rapprochant de plus en plus. Malheureusement, à 5 h. 45, à deux milles de la terre promise, une crampe suivie de défaillance se produisit; et Burgess était contraint de remonter.

G. M.

LA RETRAITE DE LA CAMARGO

L'ÉVÉNEMENT de la semaine hippique a été la décision prise par M. Abeille de retirer de l'entraînement sa célèbre jument La Camargo et de la consacrer à la reproduction. La carrière de la fille de Childwick fut admirable. Sur 35 courses disputées, La Camargo a été 25 fois première et 8 fois placée. Deux fois seulement elle n'a pas fini dans les trois premiers : dans le Critérium International et dans la Coupe d'Ascot.

Ses gains se répartissent ainsi :

		FRANCS.
1900.	3 courses, 2 victoires.	31.500
1901.	6 courses, 3 victoires.	236.000
1902.	10 courses, 7 victoires.	320.000
1903.	12 courses, 10 victoires.	259.000
1904.	4 courses, 3 victoires.	32.500
Totaux.	35 courses, 25 victoires.	879.000

Peu de carrières peuvent, au double point de vue de la durée et de l'éclat, rivaliser avec celle de La Camargo.

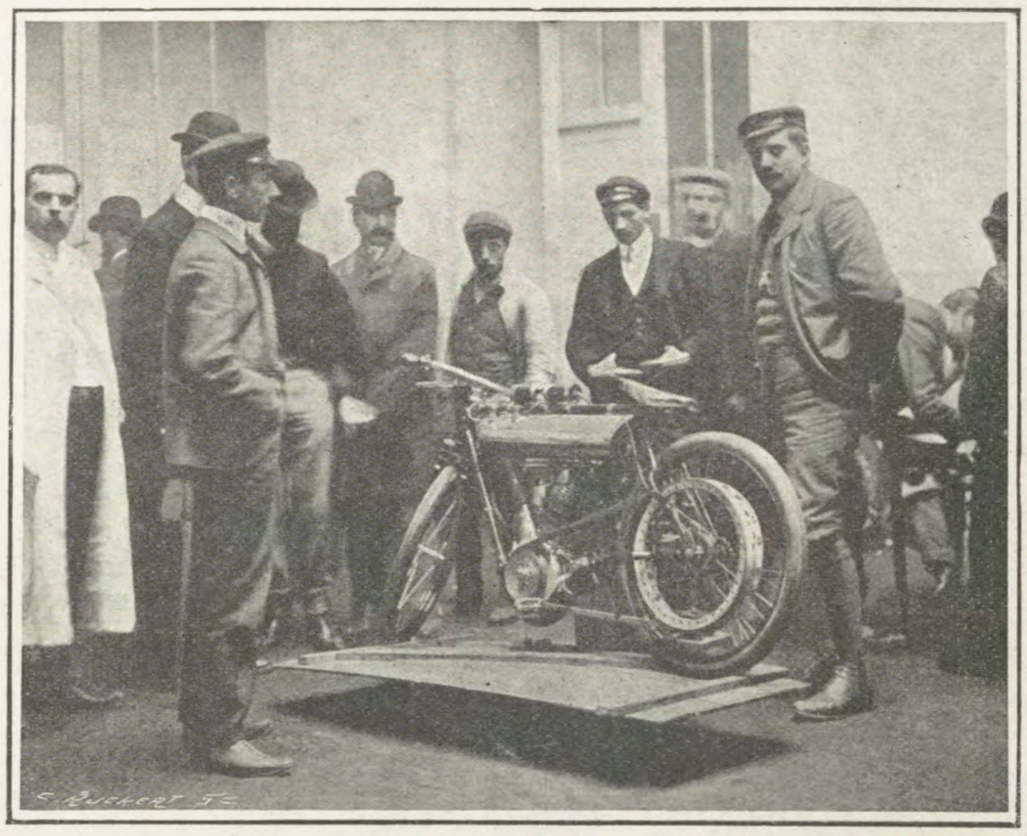
Après avoir accompli ce tour de force, de gagner deux fois de suite le prix du Conseil Municipal, on pouvait espérer le lui voir remporter encore cette année; mais les essais faits depuis quelque temps ont montré à son propriétaire qu'elle ne pouvait plus retrouver sa forme, et il a pris la judicieuse résolution de la retirer du turf.

(Cl. Dubosq, Chantilly.)

La Camargo, par Childwick et Belle et Bonne. Propriétaire, M. Abeille; entraîneur, A. Lavis.

La Coupe Internationale des Motocyclettes - Les Eliminatoires françaises

Les Eliminatoires françaises de la Coupe Internationale des Motocyclettes, organisée par le Motocycle-Club de France, ontété courues dimanche dernier sur un circuit de 54 kilomètres, autour de Dourdan, à couvrir cinq fois, soit 270 kilomètres. La victoire est revenue à Lamberjack, suivi d'Inghilbert et de Demester dans l'ordre, tous trois représentants de la marque Griffon. C'est donc à cette marque que revient l'honneur de défendre les couleurs françaises dans la Coupe Internationale du 25 septembre.



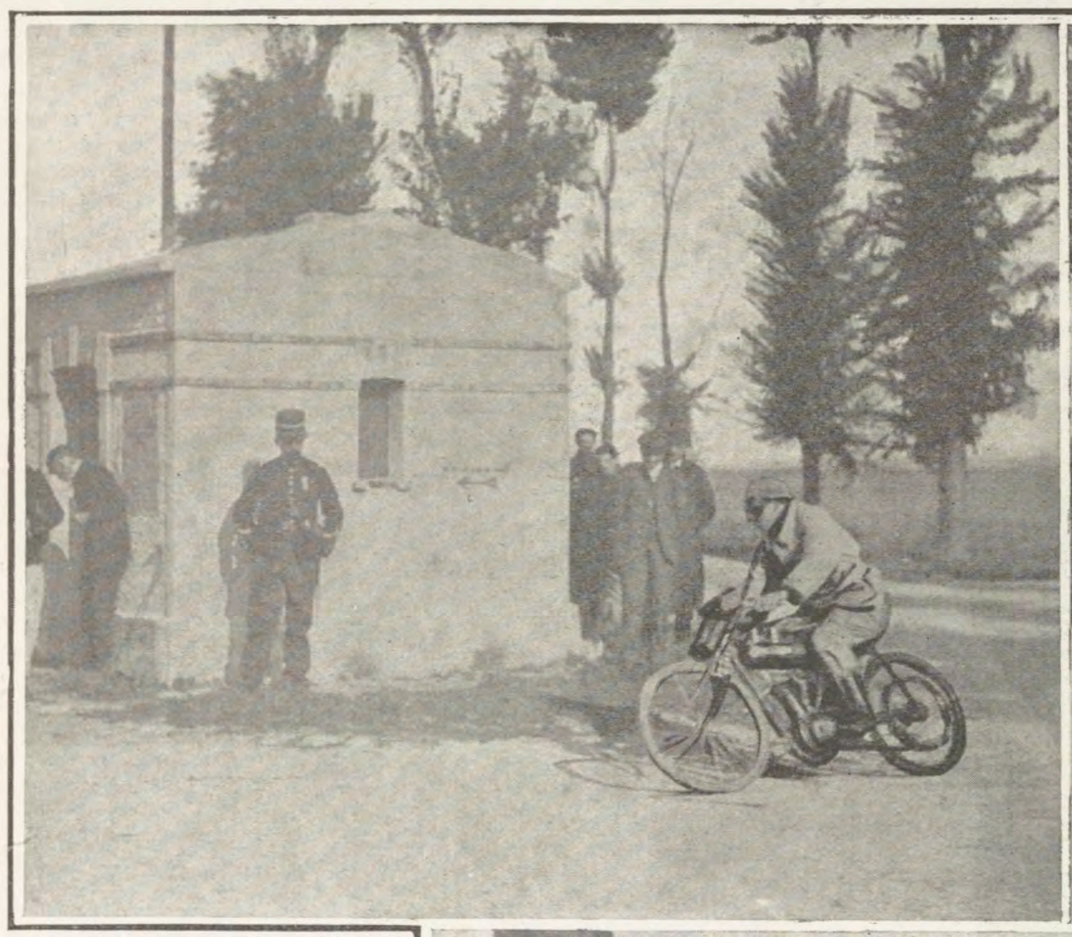
Le pesage des machines.
Lamberjack, vainqueur des Eliminatoires, fait peser sa motocyclette, la veille de la course.

SUR la route déjà, et bien certainement, vous l'avez vue, du haut de votre 4-cylindres, avec un petit sourire de condescendance, ou de la selle de votre bicyclette avec un coup d'œil d'envie, surtout si la route est dure et qu'il fait chaud, mais tous l'on vue, et mystérieuse dans son équilibre rapide et comme inattendu, la motocyclette est passée, légère et rapide, presque sans poussière, filant droit et loin comme les gens qui ne font ni esbrouffes, ni embarras, ni poussière, c'est le cas de le dire ou jamais. On les croit encore à ses côtés et les voilà déjà là-bas au sommet de la colline, qu'ils gravissent sans effort, d'une haleine, tandis que de vitesse en vitesse notre 20-chevaux s'ébroue comme si elle allait à chaque instant manquer de souffle et d'haleine.

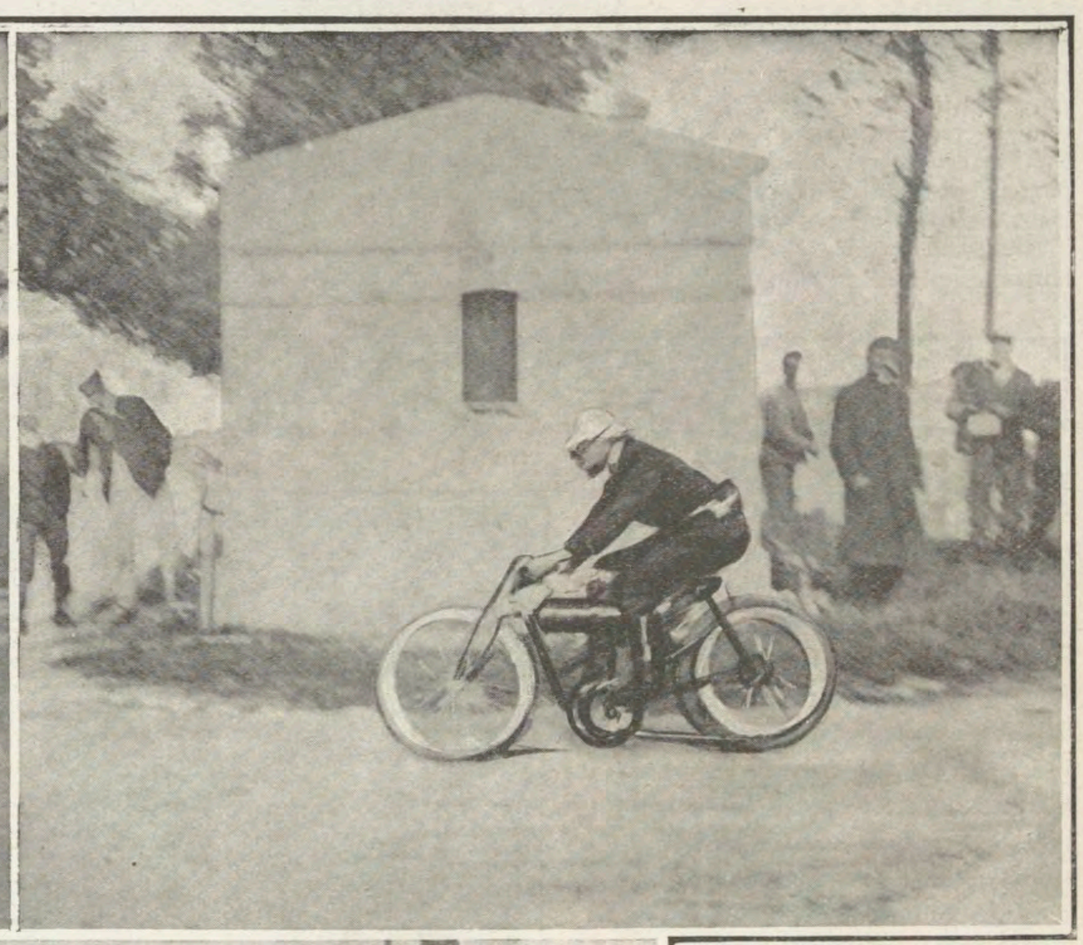
Bien que datant presque d'hier, cette dernière, née de l'automobile, a déjà suscité bien des polémiques et passé par bien des avatars. Je me souviens encore des premières bicyclettes à pétrole, les Wolffmuller de Paris-Bordeaux, avec leur embrayage en caoutchouc, conception mécanique un peu primitive. Cela ne marchait pas mal pour l'époque, lorsque cela marchait. Mais il faut être juste, quoique respectueux. On les avait rarement vues dépasser cinq minutes sans arrêt, ce qui faisait assez ressembler leur marche à celle du chemin de fer de ceinture, sauf que les stations étaient sensiblement plus longues.

Puis vinrent les bicyclettes monstres, à moteur de tricycle, qu'illustrèrent Charron et Osmont dans un match célèbre autour de Longchamp. Déjà, l'une avait la cardan et la chaîne, et l'autre la courroie, commencement d'une rivalité de transmission qui dure encore.

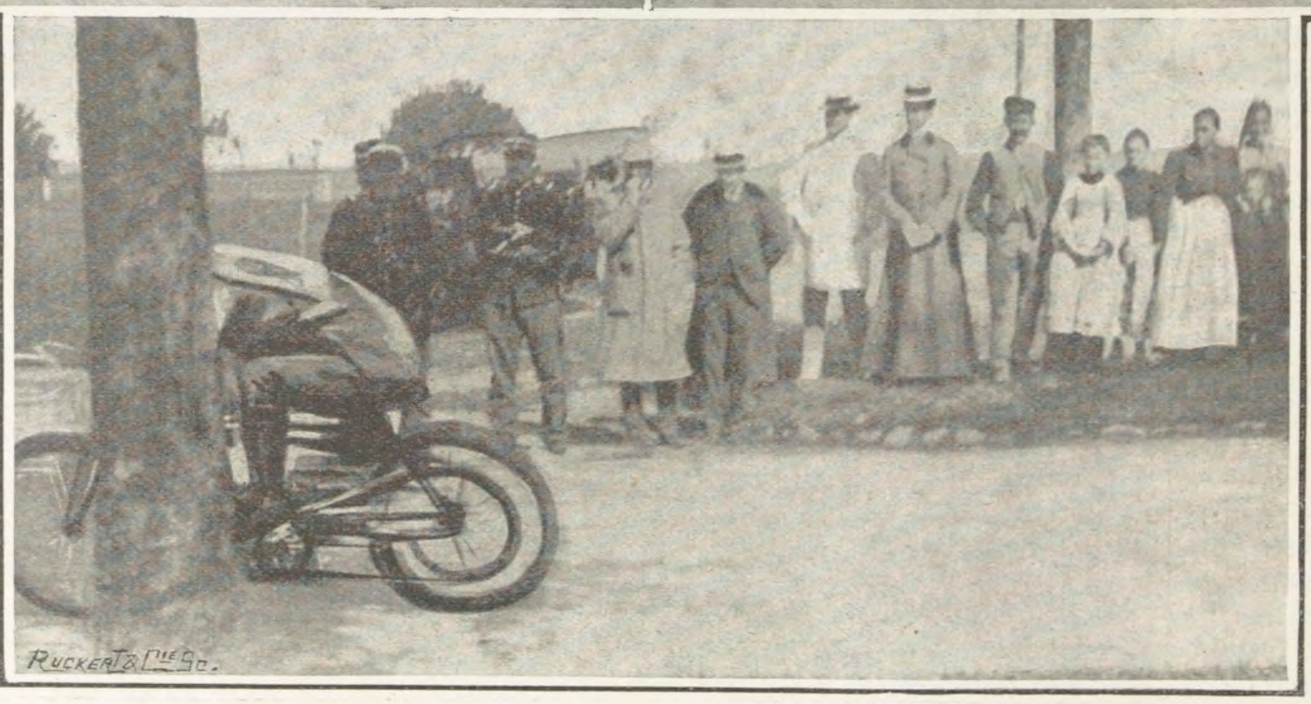
Ensuite, commencèrent avec Werner, auquel il n'est que juste de rendre cet hommage, les premières motocyclettes. Oh ! nous étions loin de ce que nous avons aujourd'hui. Le moteur faisait environ 3/4 de cheval et l'allumage était à brûleurs, comme celui de la plupart des moteurs en vogue à cette



Le virage de la Maison de Pierre, sur la route d'Etampes.
Le virage de Lamberjack, classé premier, sur motocyclette Griffon.



Yourassoff, arrivé quatrième, vire à la Maison de Pierre.
Motocyclette Peugeot.



A toute allure.
Demester passe à 100 à l'heure à Boutervilliers, au grand désespoir du photographe qui a cru un moment que le coureur avait échappé à son objectif. Demester s'est classé troisième des Eliminatoires, sur motocyclette Griffon.

Sur la route.
Lamberjack se ravitaille en essence et en huile.

L'arrivée à une neutralisation.
Chaque coureur précédé d'un cycliste traversait à petite allure le pays neutralisé.

époque. Joignez à cela que le moteur était placé sur le guidon, comme un panier à provisions, et vous aurez quelque idée de l'étrange équipage. Un seul avantage à noter. Les gens dotés par la nature d'une barbe imposante et fournie ne pouvaient prendre une position disgracieuse, car en s'inclinant, ils auraient alimenté leurs brûleurs d'un combustible aussi rare qu'imprévu.

Enfin, vinrent les premiers moteurs placés au bas du cadre qui sont aujourd'hui adoptés par tout le monde ou peut s'en faut. Mais ils ne triomphèrent pas tout d'abord, car on les vit se promener successivement sur toutes les parties dudit cadre, à l'avant, à l'arrière, sur la roue, couchés, dressés, il y en eut même dans la roue. Je ne sais pas trop où l'on n'en avait point mis. La logique et l'esthétique dégagèrent cependant peu à peu la ligne et nous arrivâmes vite à l'engin d'aujourd'hui. Là encore, ne l'oublions pas, nous avons eu à enregistrer une création française. C'est en France qu'est née la motocyclette, c'est là qu'elle a fait ses premiers essais ; c'est en France qu'elle a évolué et qu'elle a trouvé peu à peu sa ligne et ses différents points. Cette constatation n'est pas indifférente à faire à la veille de la grande bataille internationale dont nos trois champions, Lamberjack, Inghilbert et Demester, vont être les protagonistes contre l'étranger.

Je ne vois guère qu'une modification apportée à la motocyclette qui ait été créée à l'étranger, c'est l'allumage par magnéto, qui fut, si j'ai bonne souvenance, employé sur les motocyclettes Lavrin-Klément, autrichiennes, dans Paris-Vienne.

Nous les retrouverons, d'ailleurs, le jour de la bataille suprême.

Il n'en est pas moins vrai, d'une façon générale, que la motocyclette s'est créée en France, et c'est ce qui donne un intérêt tout particulier à la lutte de dimanche dernier. Cette course, qui servait d'éliminatoires à la Coupe Internationale du 25 septembre, mettait aux prises quinze concurrents représentant neuf marques différentes.

Après une lutte acharnée sur les 270 kilomètres du parcours, la victoire est finalement revenue à Lamberjack devant Inghilbert et Demester dans l'ordre, tous trois coureurs de la maison Griffon, qui se trouve ainsi la seule qualifiée pour défendre les couleurs françaises dans la Coupe.

Et maintenant, souhaitons le même succès à nos trois représentants dans l'épreuve du 25 septembre prochain.

La maison Peugeot, qui enlève les quatrième et cinquième place avec Yourassoff et Lanfranchi, a été la plus redoutable adversaire des Griffon. Il est juste d'ajouter que la machine de Cissac avait pris feu avant le départ.

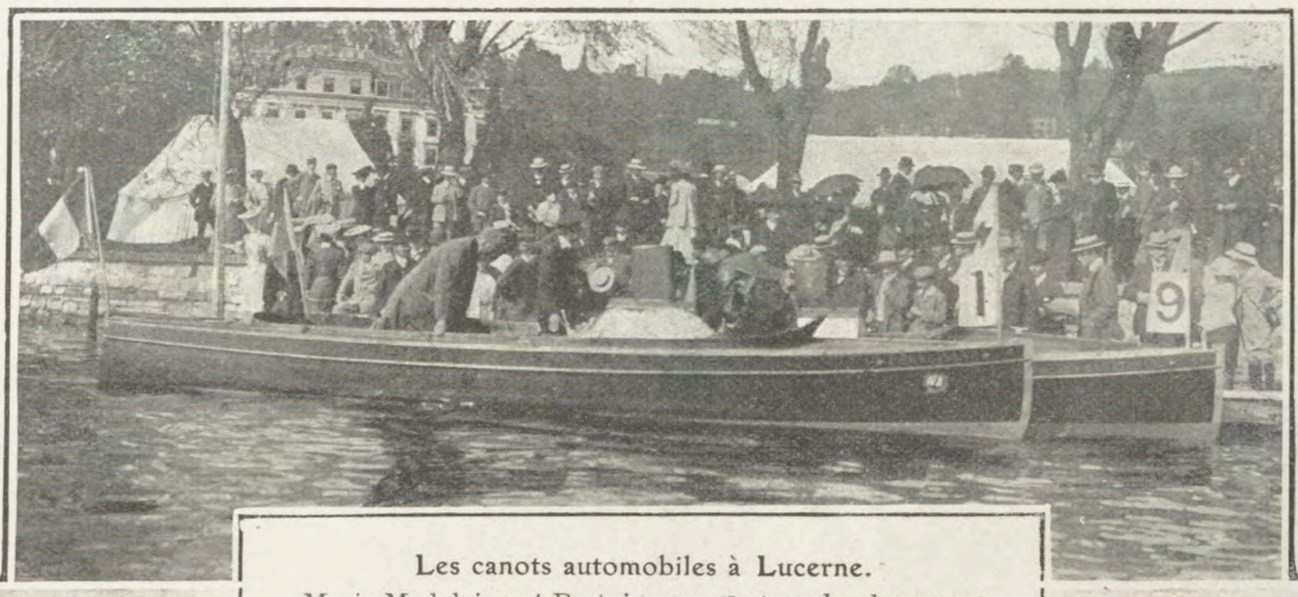
GEORGES PRADE.

Le pont de Dourdan.
L'arrivée de Lamberjack. Un commissaire, muni d'un drapeau, fait ralentir le coureur à l'entrée de la partie neutralisée.

L'arrivée d'Inghilbert à Dourdan.
Inghilbert s'est classé second dans les Eliminatoires, sur motocyclette Griffon.

LES CANOTS AUTOMOBILES A LUCERNE

Le Meeting de canots automobiles, organisé sur le lac des Quatre-Cantons par le Cercle des régates de Lucerne, a commencé la semaine dernière avec une série de courses exclusivement réservées aux cruisers. Une fois de plus, l'industrie française a triomphé sur toute la ligne, en gagnant successivement les trois courses portées au programme de cette première journée.



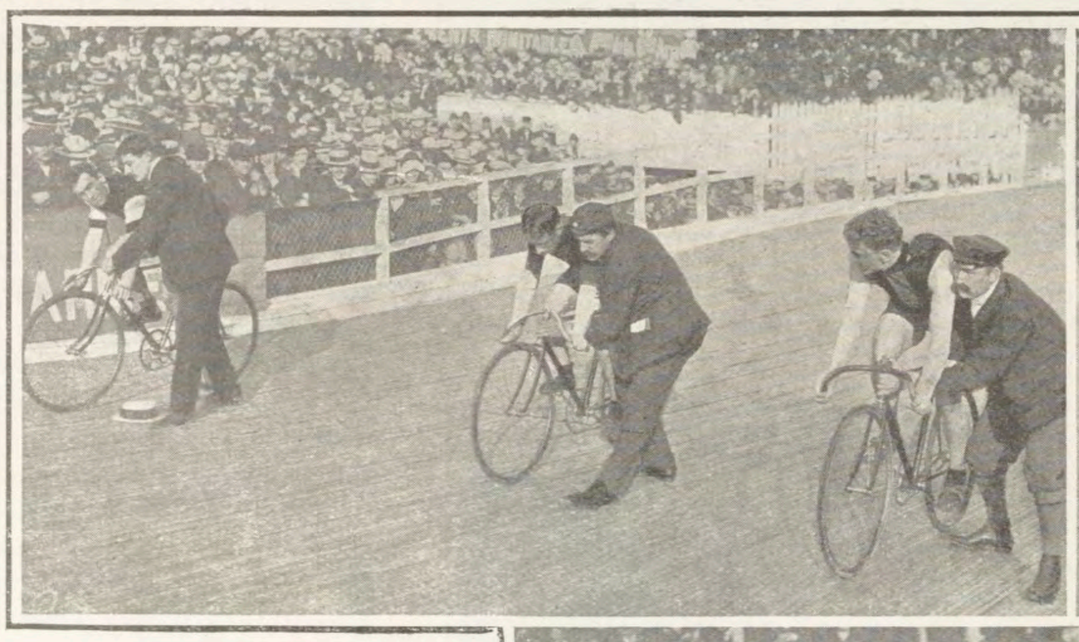
Les canots automobiles à Lucerne.
Marie-Madeleine *et* Pertuisane, 1er et 2e *du classement général des cruisers. Moteur* Panhard et Levassor *coque* Tellier

Nous avons vu, en effet, *Pertuisane* enlever brillamment la Coupe du Cercle des Régates ; *Marie-Madeleine*, la Coupe de la Ville de Lucerne et le *Titan IV*, la course supplémentaire. Nous publierons dans notre prochain numéro toute une série de photographies prises au cours de la deuxième journée du meeting, celle réservée aux monstres de vitesse. G. B.

Sur le lac de Lucerne.
Marie-Madeleine, *premier du classement général des cruisers.*

La course supplémentaire.
Le Titan IV, *vainqueur de la course.*

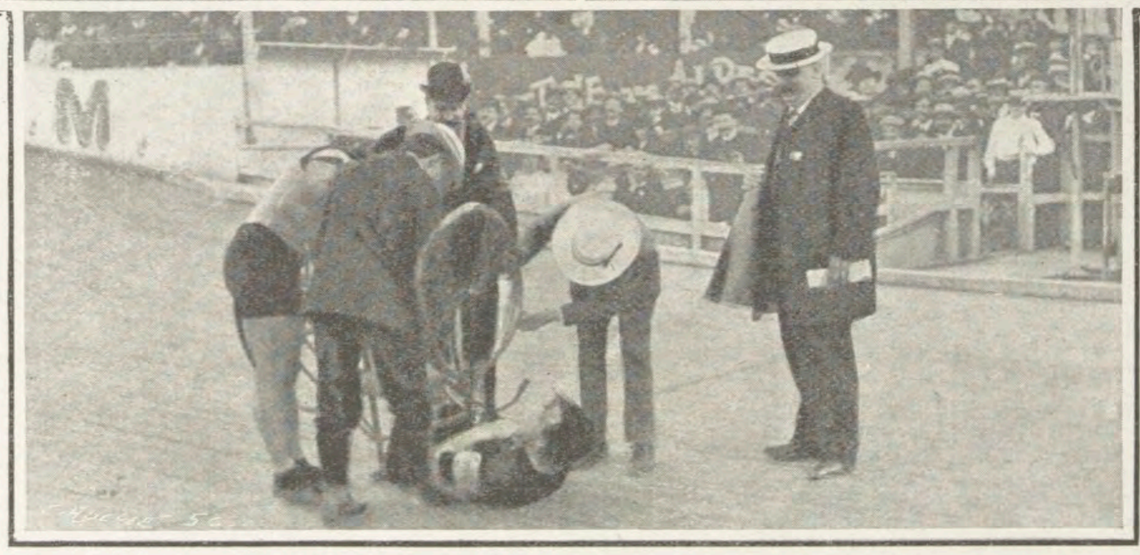
DU CRYSTAL PALACE A BUFFALO



Jacquelin. Piard. Rutt.

Le départ de la finale du Grand Prix de Neuilly (professionnels) gagnée par Rutt devant Piard et Jacquelin dans l'ordre.

Le vélodrome Buffalo a donné, dimanche, une réunion dont le programme, véritablement peu banal, remettait en présence tous les héros des championnats terminés la veille même à Londres. Les cracks qui s'étaient le plus distingués à Londres n'ont, en effet, pas existé à Paris, et le Grand Prix de Neuilly est, en fin de compte, revenu à Walter Rutt, battu la veille dans l'une des demi-finales du Championnat par Ellegaard et Meyers.



La chute de Jacquelin.
Au moment où il s'apprêtait à passer à la corde, dans la finale du Grand Prix de Neuilly, Jacquelin fit une embardée et tomba juste sur la ligne d'arrivée.

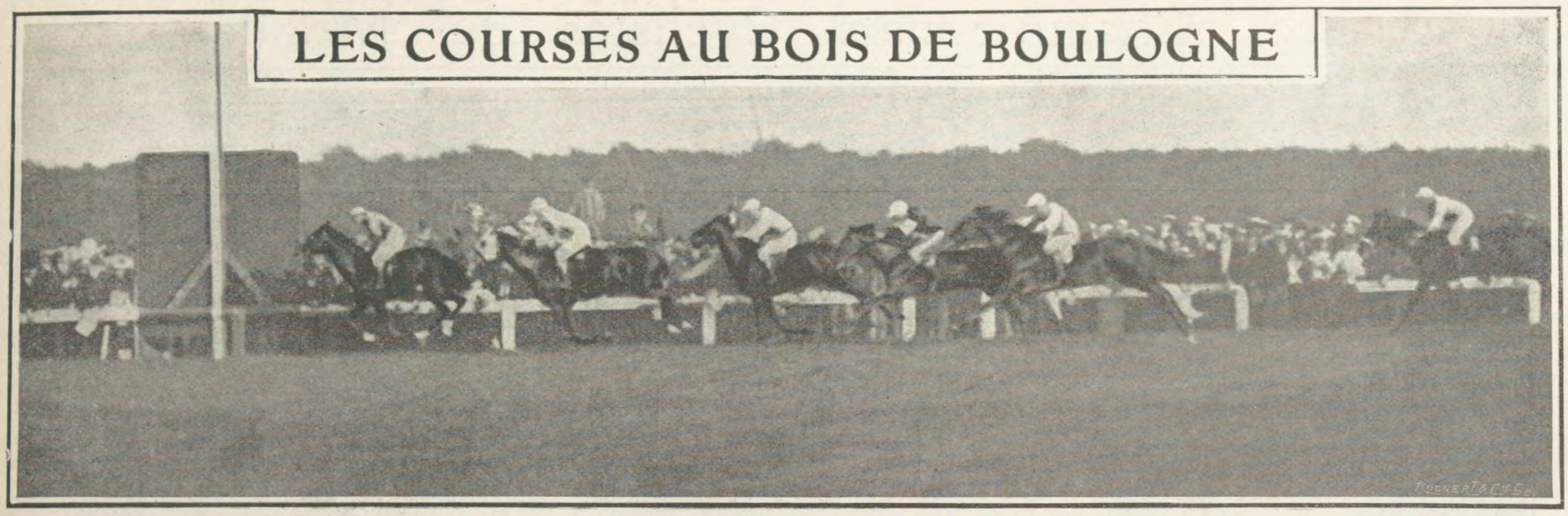
Goerke, Rondelli. Hurley.

Le départ de la finale du Grand Prix de Neuilly (amateurs), gagnée par Hurley devant Goerke et Rondelli dans l'ordre.

Bien que ce résultat ne doive pas être admis sans réserve, il est absolument injuste de le déclarer radicalement faux, ainsi que l'ont fait quelques-uns de nos confrères, en attribuant cette irrégularité aux dimensions de la piste de Neuilly.

Les performances de Rutt, cette saison, sont là pour établir les prétentions légitimes du jeune Allemand à figurer, sinon à gagner, en n'importe quelle compagnie. V. B.

LES COURSES AU BOIS DE BOULOGNE



Ob, à M. Ephrussi (G. Stern). *Marigold*, à M. W.-K. Vanderbilt (Ransch). *Maidensblush*, à M. Thorne (Nash Turner). *Merise*, à M. Fouret (Berthod). *Dragon*, à M. d'Ockhuysen (Chapital)

L'arrivée du Prix de Bellevue (handicap. — 10.000 fr. — 1.600 m.).

La seconde réunion du meeting d'automne de la Société d'Encouragement est moins importante que les journées qui l'encadrent ; elle fut néanmoins intéressante, et, si des outsiders ont enlevé deux épreuves, deux réellement bons chevaux ont triomphé.

◓ ◓ ◓

Les vrais bons chevaux se retrouvent toujours eux-mêmes ; ils peuvent avoir des défaillances, mais lorsqu'ils sont entre les mains d'entraîneurs habiles, ces défaillances ne sont que passagères. Deux épreuves se sont réduites à un match : dans le Prix du Bois-Roussel, Hébron et Ginette se sont seuls trouvés en présence ; dans le Prix Jouvence, Maximum et Vieux Paris, car Frisquet et Sonate ne pouvaient prétendre à la victoire. Ces sortes de duels sont souvent dangereuses et l'on peut toujours redouter une course fausse. Maximum s'est réhabilité de sa complète défaillance du Gladiateur de l'an dernier, et c'est avec facilité qu'il a triomphé de Vieux Paris, cependant en forme superbe. Quant à Hébron, c'est à la tactique d'O'Connor, qui était dans un de ses bons jours, qu'il a dû de ne point se laisser surprendre par Ginette, dont la pointe de vitesse est toujours dangereuse. L'épreuve importante pour les deux ans était le Prix de Villiers, lequel donne toujours lieu à une course intéressante et est en général gagné par un bon cheval. Le lot, cette année, n'était pas, il est vrai, merveilleux ; deux chevaux seulement se détachaient : Cypriote, la pouliche du comte de Pourtalès, et Coq-à-l'Ane, un poulain de M. H. Delamarre. Cypriote, très énervée avant la course, a couru comme une bête affolée et dont le jockey O'Connor n'a pas paru se rendre maître. Georges Stern, qui marche de succès en succès — trois victoires sur quatre montes dans la journée de dimanche — a, du reste, très habilement monté Coq-à-l'Ane, évitant Cypriote, qui bousculait tout le lot. On a grandement applaudi à la victoire de ce fils de Regret, qui rajeunissait les couleurs glorieuses d'un des doyens du turf, M. H. Delamarre.

Du Prix de Marines qui comportait un assez fort contingent d'inédits, il ne pouvait sortir qu'une surprise ; c'est une pouliche de War Dance qui s'est chargée de nous offrir cette pilule. Le nom qu'elle porte : Mercédès, avait dû attirer l'attention des lecteurs de la *Vie au Grand Air* ; elle était montée par le tout jeune Georges Bartholomew, fils de l'entraîneur du comte de Fels. C'est un petit jockey d'avenir, intelligent et ayant beaucoup de tête ; il sait habilement prendre le départ, ce qui a une importance énorme, surtout dans les épreuves des deux ans.

FRANC PICARD.

La rentrée du vainqueur du Prix de Villiers.
Coq-à-l'Ane, *par Regret et Cocote. Propriétaire, M. H. Delamarre ; entraîneur, baron Foy ; jockey, Georges Stern.*

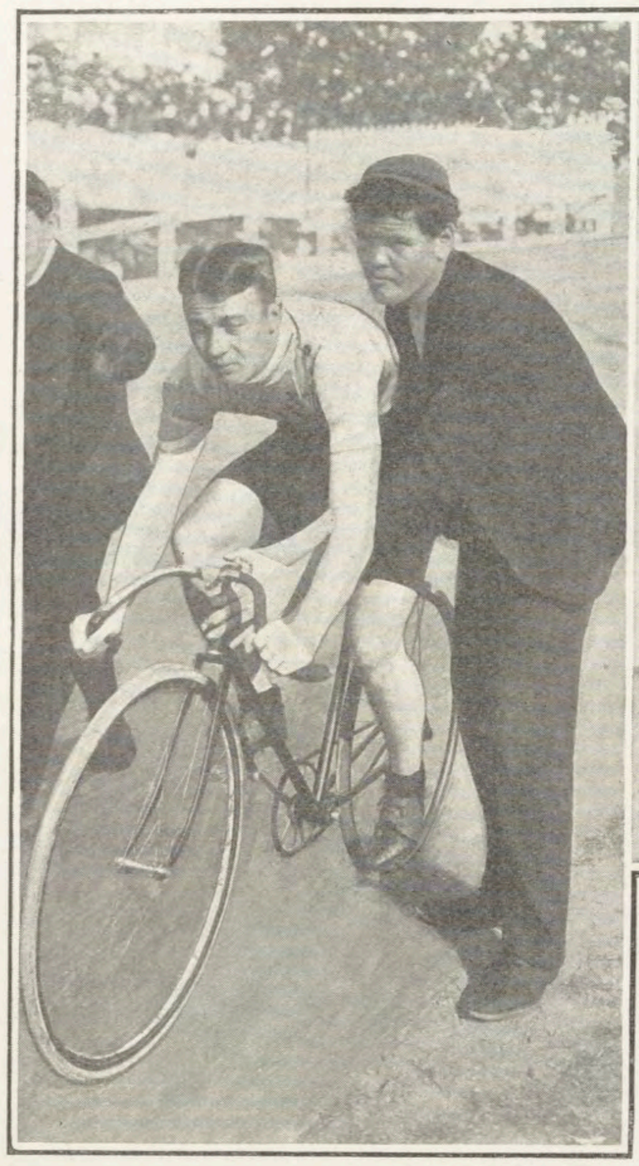
Un des doyens du turf.
M. H. Delamarre, dont les couleurs ont triomphé dans le Prix de Villiers.

Coq-à-l'Ane, à M. H. Delamarre (G. Stern). *Diego*, à M. Leigh (N. Turner).

L'arrivée du Prix de Villiers (10.000 fr. — 1.600 m.).

Avant le Prix de Bellevue.
M. Maurice Ephrussi, propriétaire de Ob, et M. P. Jahn, propriétaire de Mercédès.

Les Championnats Cyclistes du Monde



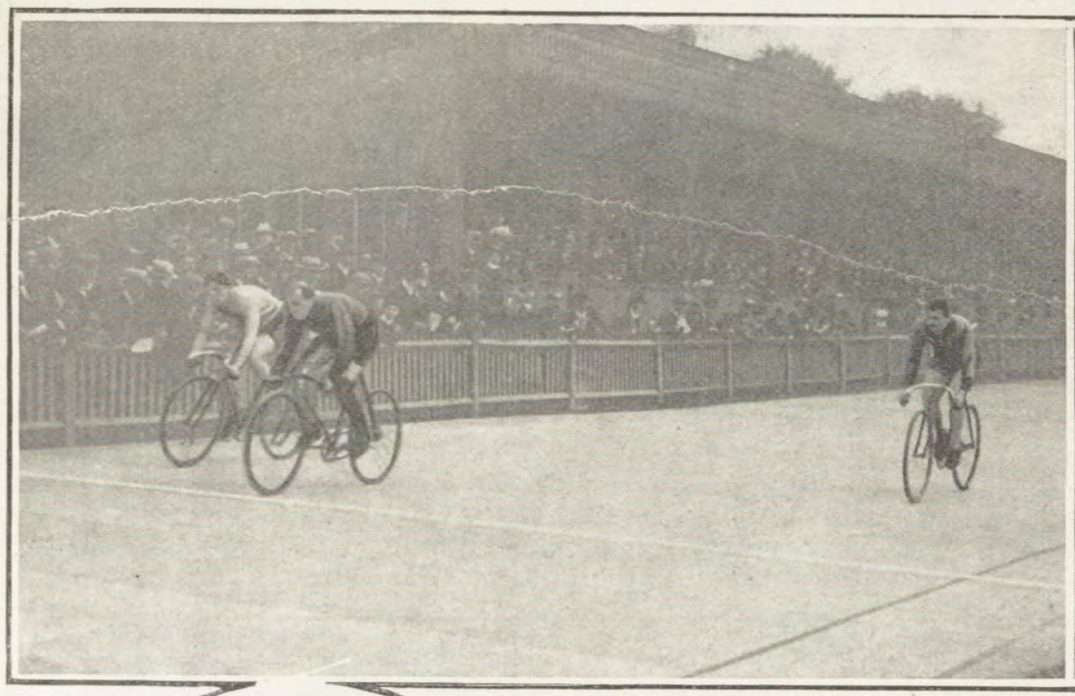
Iver Lawson (Américain),
gagnant du Championnat de vitesse professionnels.

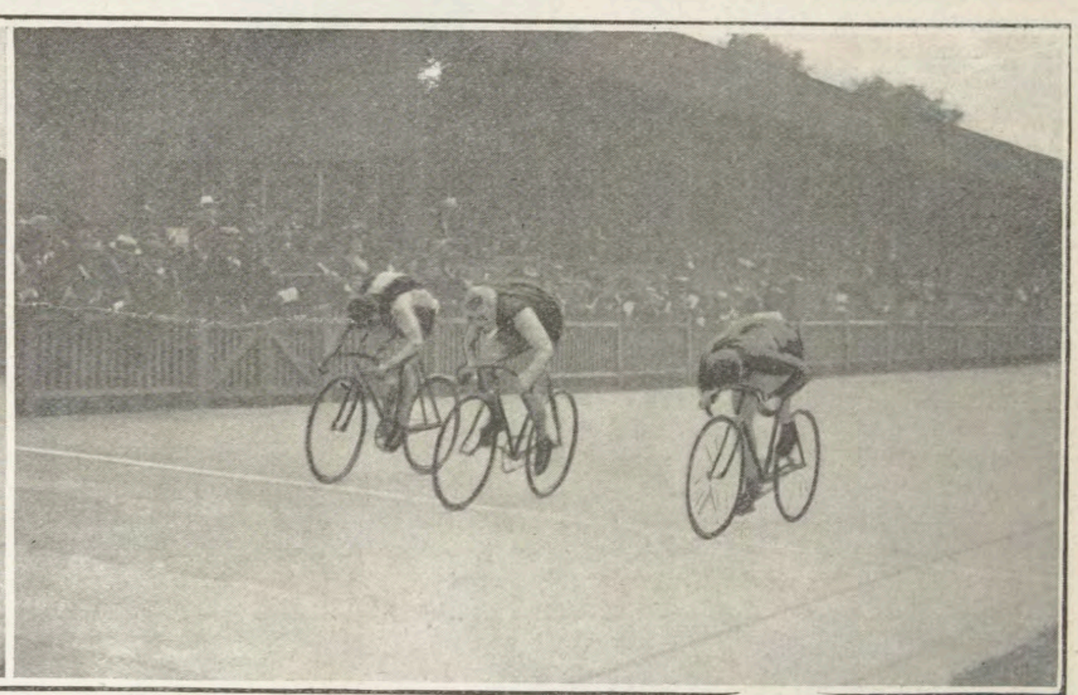
Léon Meredith (Anglais),
qui a gagné dans un style si brillant le Championnat de 100 kilomètres amateurs.

Marcus Hurley (Américain),
gagnant du Championnat de vitesse amateurs.

Par un temps presque beau et contrastant en tout cas singulièrement avec le temps affreux des deux premières journées, le meeting international londonien s'est terminé samedi dernier.

C'est l'Amérique qui en a eu tous les honneurs, réalisant l'exploit sans précédent de remporter trois Championnats du Monde, sur les quatre qui constituent l'ossature du programme maintenant classique.



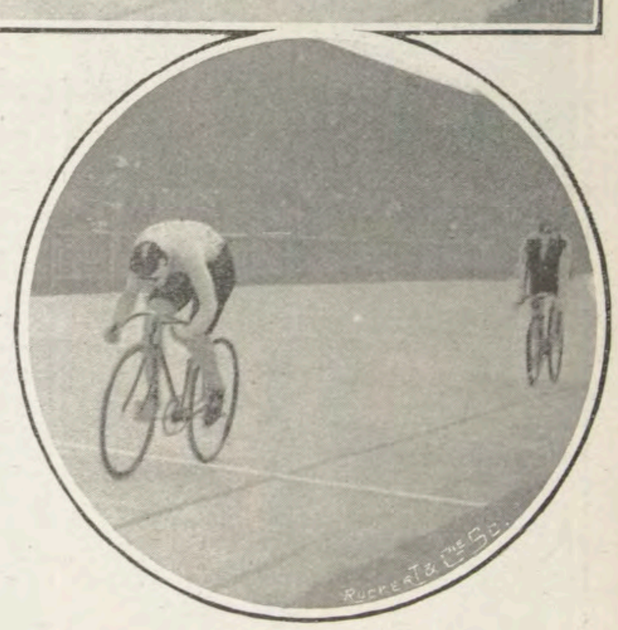


Les arrivées du Championnat de vitesse professionnels.

Première demi-finale.
Mayer bat Arend d'une demi-longueur, avec Jenkins mauvais troisième.

Deuxième demi-finale.
Ellegaard (au milieu) bat difficilement Meyers (à sa gauche) et Rutt (à sa droite).

Troisième demi-finale.
Lawson gagne facilement sur Otto Meyer, deuxième et Bixio, troisième.



La finale.
Lawson gagne de vingt mètres sur Ellegaard, deuxième. Le troisième, Mayer, est encore plus loin.

(De notre envoyé spécial).

Me voici de retour de mon déplacement à Londres, déplacement des plus agréables, encore qu'il ne fut pas absolument favorisé par un temps splendide. Et je cherche à mettre un peu d'ordre dans les notes et dans les souvenirs que je rapporte du grand meeting londonien, afin de donner ici aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* non un compte rendu dont ils n'auraient plus que faire, mais au moins une de mes impressions d'ensemble.

La première de ces impressions, c'est que notre pays, naguère si riche en champions de la pédale, aura vraiment fait triste figure dans ces Championnats de 1904. Une place de second, celle de Simar, dans les 100 kilomètres professionnels, en tout et pour tout, c'est vraiment mince. Je sais bien que, par suite de circonstances diverses, nous n'avions peut-être

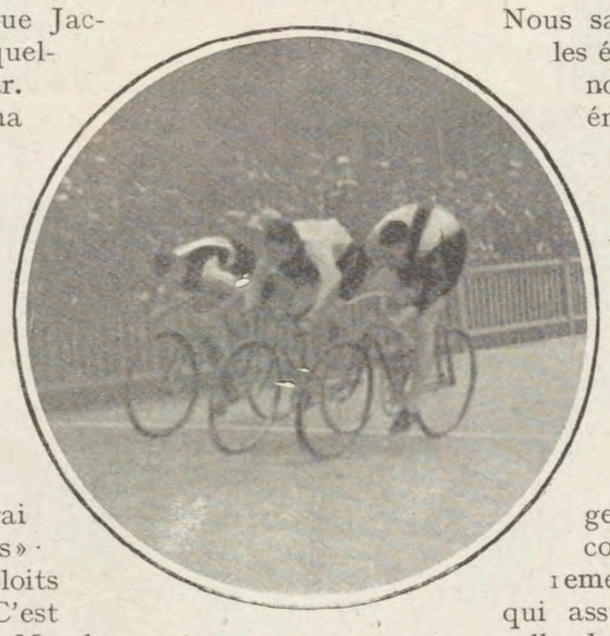
Départ du Championnat de vitesse amateurs (finale).
Benyon (à l'extérieur), Hurley (au milieu), Reed (à la corde).

Départ du Championnat de 100 kilomètres amateurs.
De l'extérieur à la corde : Pett, Filliethaz, Olley, Meredith (gagnant), Drescher, Faxoe, Burgess, Nuvolari, Goerze.

pas envoyé là-bas nos meilleurs représentants, et que Jacquelin et Bruni, par exemple, avaient, sur le papier, quelques petites chances de f ire mieux que Piard et Simar. Encore la chose n'est-elle nullement certaine, et pour ma part, je suis même persuadé du contraire. Il me paraît beaucoup plus conforme à la vérité de reconnaître impartialement que nous ne sommes plus dans la chasse pour la suprématie internationale.

Ce qui peut nous consoler dans une certaine mesure, c'est que les autres nations cyclistes se trouvent dans le même état d'infériorité vis-à-vis des Etats-Unis d'Amérique, qui dominent sans aucun doute la situation sportive actuellement.

Seule, l'Angleterre se défend encore, dans la catégorie amateurs, grâce au soin jaloux avec lequel cette classe est entretenue chez elle. Mais le vrai sportsman est trop persuadé de l'infériorité des « purs » comparés aux professionnels, pour donner à leurs exploits une importance égale à ceux des derniers nommés. C'est pourquoi nous pouvons considérer les Championnats du Monde de 1904 comme ayant démontré que la classe des coureurs américains est dans son ensemble supérieure à celle des coureurs européens. L'enseignement est d'autant plus probant que l'Amérique possède encore en réserve des champions qui eussent été de taille à tenir les premiers rôles au Crystal Palace.



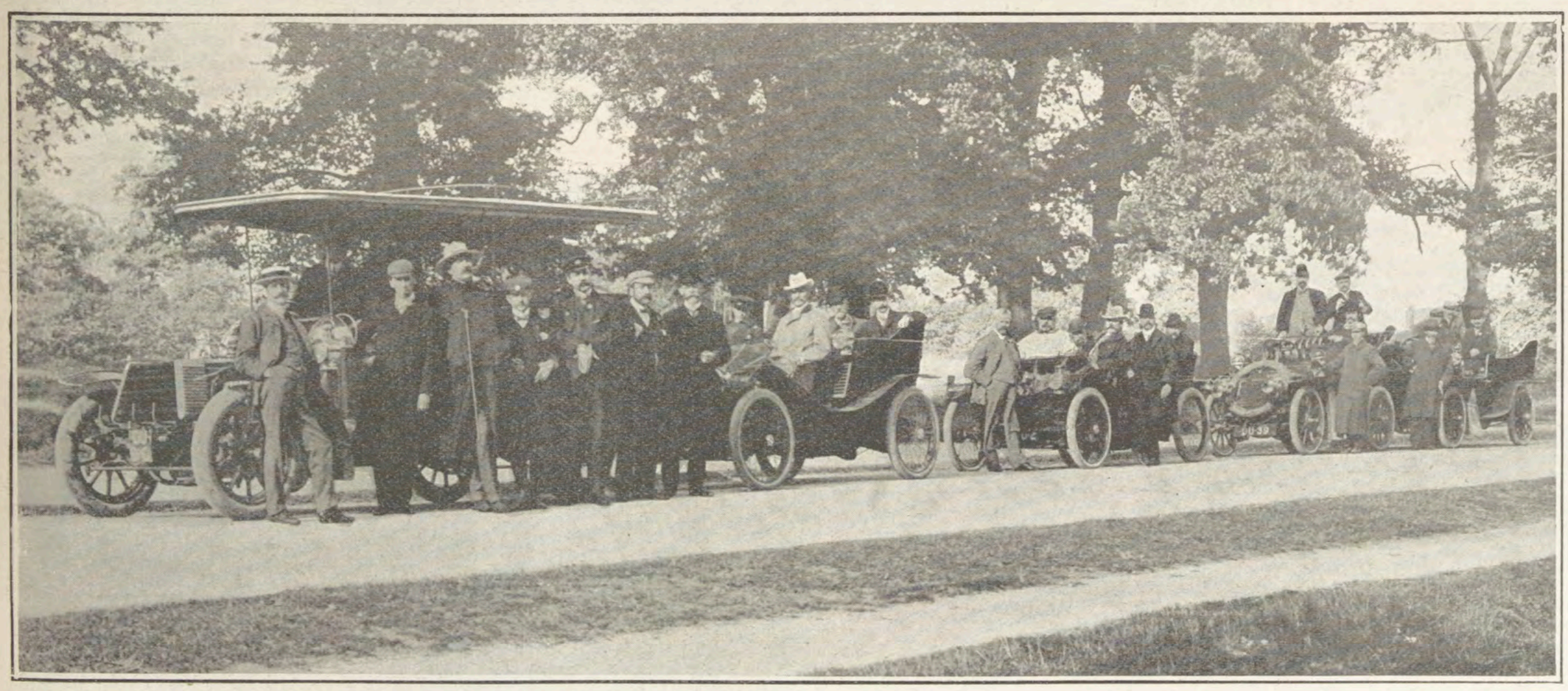
Une arrivée disputée.
La finale du Championnat vitesse amateurs. Hurley (au milieu) gagne de dix centimètres sur Reed (à sa gauche) et Benyon.

Nous savons que Kramer et Major Taylor sont au moins les égaux de Lawson, sinon ses maîtres, et, d'autre part, nous ne pouvons nous empêcher de donner un souvenir ému au pauvre Leander, fauché tragiquement quelques jours avant celui qui a vu Walthour s'adjuger un titre qu'il semblait seul de taille à lui disputer.

Les sportsmen américains peuvent donc s'enorgueillir à bon droit du « triple event » réalisé par leurs représentants à Londres. C'est un exploit sans précédent et il peut bien se faire que la victoire de Walthour, Hurley et Lawson ne soit pas renouvelée de sitôt. Elle restera en tous cas comme la caractéristique des Championnats du Monde de 1904.

Il serait malséant, pour un des délégués étrangers présents au grand meeting, de terminer ces courtes notes sans adresser les félicitations et les remerciements les plus chaleureux aux sportsmen anglais qui assumèrent, outre la tâche d'organiser les Championnats, celle de recevoir dignement les visiteurs. Leur hospitalité fut royale et bien propre à rivaliser même avec celle, devenue légendaire, des Danois l'année précédente. Banquets, excursions, fêtes, ont complété le programme et ont fait de notre séjour dans la grande cité un des déplacements les plus agréables qu'on puisse rêver.

VICTOR BREYER.



Victor Breyer. De Beukelaer. Capploen. P. Rousseau Britten Ansell.

Les délégués étrangers au Congrès de l'Union Cycliste Internationale en excursion automobile aux environs de Coventry.

LE CHASSEUR ET LE CHARGEUR

Les grandes battues vont incessamment commencer avec la chasse au faisan.

Le chargeur joue un rôle important dans ces chasses : il se tient derrière le chasseur pour lui passer le fusil de rechange, quand ce fusil a été désarmé et rechargé ; de cette façon, le chasseur ne perd pas un instant quand le gibier levé par les rabatteurs, poil ou plume, passe à sa portée. Quelques grands chasseurs ont deux chargeurs et trois fusils.

◓ ◓ ◓

NUL ne devrait être chargeur dans une battue, sans avoir au préalable passé un examen minutieux sur le maniement du fusil, l'insertion et l'expulsion des cartouches, etc.

Après avoir inséré les cartouches dans les chambres du fusil, le chargeur, avec la main droite, relève la crosse sur les canons.

Quelles que soient les péripéties de la battue, que l'on reste immobile ou que l'on marche, le chargeur ne doit jamais diriger les canons de l'arme vers le chasseur. Cette règle est absolue, quels que soient les mouvements exécutés par le chargeur ; qu'il charge l'arme, qu'il la décharge ou qu'il passe le fusil au chasseur.

Le chargeur doit enlever les cartouches tirées, en insérer de nouvelles dans les chambres en tournant le dos au chasseur ; il doit remonter la crosse sur les canons, ne jamais relever les canons sur la crosse, les canons devant pendant cet exercice rester penchés vers la terre.

Le chargeur ne doit jamais remettre le fusil tout armé au chasseur ; il doit attendre dans la position de « portez arme » du fantassin que le chasseur ait tiré ses deux coups de feu, et que le chasseur se retourne pour lui passer le fusil de rechange.

De son côté, le chasseur ne doit jamais tenir son fusil dans une position incorrecte ;

Le chasseur vient de tirer ses deux cartouches, il se retourne pour prendre le fusil de rechange que le chargeur se tient prêt à lui passer, étant dans la position de « portez armes ».

Le fusil bien fermé, le chargeur le relève et se prépare à se retourner vers le chasseur.

soit couché sur l'épaule, les canons menaçant le chargeur placé derrière lui ; soit couché sur le bras, les canons menaçant ses voisins de battue ; soit penché en avant, les canons menaçant les rabatteurs qui marchent en ligne.

Le chasseur ne doit changer de fusil que quand les deux coups ont été tirés.

En marche, plaine et bois, les mêmes précautions doivent être observées. Un seul cas, imprévu, peut se présenter : la chute du chargeur ! soit par suite d'une glissade sur un terrain humide, détrempé ; soit parce que le pied se prend dans une ronce, etc.

La chute du chargeur est le seul accident à craindre, la main du chargeur pouvant pendant la chute glisser le long du bois du fusil et déranger le cran de sûreté de l'arme. Pour les fusils à chiens, ils doivent être absolument rejetés au cours d'une battue.

En un mot, la prudence est le complément de la science du chasseur et de l'adresse du tireur.

GUSTAVE VOULQUIN.

De la main droite, le chasseur donne au chargeur le fusil avec lequel il vient de tirer, de la main gauche il prend le second fusil tout chargé, mais non armé.

Positions des fusils, le chasseur et le chargeur étant en marche. Le fusil que tient le chargeur ne doit jamais être armé.

L'Exposition d'Arras – Quelques types d'Etalons et de Juments arabes

Avant la présentation.
Un cheik tunisien examine le harnachement de son cheval avant de se mettre en selle.

Avant la fantasia.
Défilé des cheiks arabes et tunisiens qui doivent donner une fantasia dans l'enceinte de l'Exposition.

Un repos après la fantasia.
Pendant le repos, les Arabes mettent toujours pied à terre.

PENDANT l'exposition internationale qui vient d'avoir lieu à Arras, le gouvernement général de l'Algérie avait envoyé quelques étalons et juments arabes provenant du Haras de Saint-Georges, commune mixte de Aïn-el-Ksar. Ces chevaux sont pensionnés par le gouvernement. M. Jonnart, gouverneur général de l'Algérie, est très aimé de ses administrés, aussi plusieurs cheiks arabes ont-ils tenu à venir avec quelques cheiks tunisiens à cette exposition à laquelle M. Jonnart a pris une grande part, étant député du Pas-de-Calais.

Nos lecteurs peuvent remarquer l'allure et l'élégance de ces chevaux arabes tous de race noble. On connaît trop peu nos chevaux arabes en France, du moins dans la région parisienne de l'Est et de l'Ouest ; car dans le Midi plusieurs éleveurs se sont spécialisés dans l'élevage du cheval de pur sang arabe, et de nombreuses épreuves sont organisées par eux dans la région de Tarbes. Parmi les chevaux de courses qui courent sur nos hippodromes parisiens, on n'en voit pour ainsi dire jamais. Cependant, M. Lieux a gagné, cette dernière saison, une épreuve à Maisons-Laffitte avec un poulain de sang arabe. La Société Sportive essaya aussi d'organiser des épreuves réservées aux arabes, mais les éleveurs du Midi se déplacent difficilement et la tentative n'aboutit pas.

P. M.

Un défilé.
Les chevaux ont le harnachement de grand gala pour le défilé qui précède les fantasias.

Pendant la fantasia.
Le tir à cheval, exercice dans lequel excellent les Arabes.

L'arrivée à l'Exposition.
Les cheiks arabes et tunisiens et leur suite ont organisé, pendant l'Exposition d'Arras, de grandes fêtes et des défilés pittoresques.

Présentation d'un cheval arabe.
Les chevaux des cheiks étant de race noble, leurs propriétaires ont voulu les faire photographier nus.

A Lyon ❦ Le Championnat de France de 100 kilomètres (Amateurs)

L'UNION Vélocipédique de France a fait disputer, dimanche, sur la route de Lyon à Bourg le Championnat de France des 100 kilomètres amateurs. Dix-neuf concurrents sont venus se ranger sous les ordres du starter à Crépieux. L'abstention la plus regrettable a été celle de Cadolle, un des favoris de l'épreuve. Dès le départ, ni Lécuyer ni Gazel, qui se surveillent étroitement, ne veulent mener, et c'est Lejeune et Chefdeville qui sont obligés de se dévouer pendant presque toute la course.

Mais les hommes sont de classe et au virage, tenu par M. Exalty et le Vélo Club de Bourg, treize coureurs arrivent ensemble.

Au retour, à Saint-André-de-Corcy, Michel Benoît, le plus vite du lot, crève. Dix kilomètres plus loin, c'est au tour de Villegoux, du Sport Athlétique Bordelais, qui crève aussi et évite une voiture.

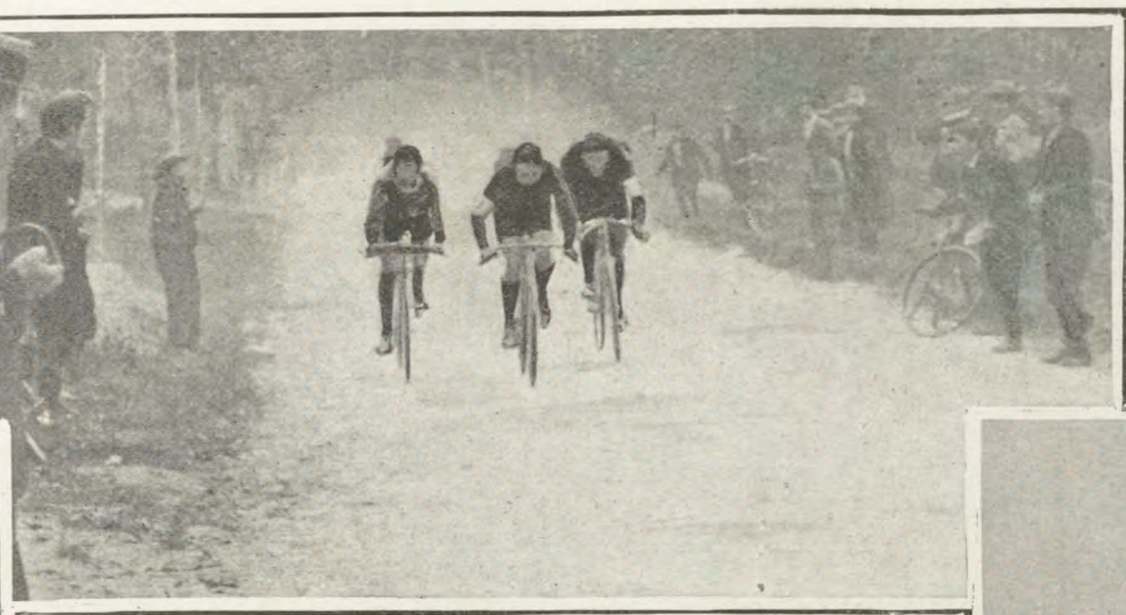
A 10 kilomètres de l'arrivée, sept coureurs sont encore ensemble; Lécuyer crève également, mais il continue néanmoins; ce n'est qu'à 300 mètres du poteau que les leaders luttent pour la place.

Dans le dernier tournant, Gazel, en démarrant, serre involontairement Lécuyer sur la gauche, ce dernier lève la main, mais Gazel continue sans se préoccuper de rien et s'adjuge par trois longueurs le titre de champion de France.

Un jeune coureur lyonnais, Garnier, est à deux longueurs de Lécuyer; Lejeune, épuisé, se contente de regarder la lutte des leaders.

Le titre de champion de France revient donc à Gazel, du Vélo-Griffon-Lyon, qui a couvert les 100 kilomètres du parcours en 3 h. 4 m. 25 s. La réclamation de Lécuyer contre Gazel n'a pas été acceptée et le coureur parisien s'est vu classer second.

V. P.



Le championnat amateurs des 100 kilomètres de l'Union Vélocipédique de France.
L'arrivée des trois premiers, Gazel, Lécuyer et Garnier.

Après l'arrivée.
Lécuyer, qui dit avoir été coupé par Gazel à l'arrivée, rédige la réclamation qu'il dépose contre ce dernier. Cette réclamation d'ailleurs n'a pas été acceptée.

Le vainqueur.
Gazel, du Vélo-Griffon-Lyon, vainqueur du Championnat de France des 100 kilomètres de l'U. V. F. (3 h. 4 m. 25 s.).

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 11 CLOTURE

Il est encore temps, répétons-le, de participer au concours n° 11, puisque le délai de qualification des cartes postales n'expire que **vendredi prochain 16 courant.**

On sait que ce concours consiste en une véritable **Election par le public sportif** du champion international dans chacun des sports les plus répandus chez nous.

A cet effet, nous avons choisi les huit sports qui suivent :

Automobile, Cyclisme, Courses de chevaux, Courses à pied, Aviron, Boxe, Escrime, Lutte.

Pour prendre part au concours, il suffit de nous envoyer, **par cartes postales** comme toujours, les huit noms de ceux que le pronostiqueur considère comme les champions de chacun des sports cités plus haut.

Les vainqueurs du concours seront naturellement ceux dont la liste se rapprochera le plus de **la liste idéale** obtenue par le groupement des noms des champions qui auront réuni le plus de voix dans chaque sport.

Afin de trancher les dead-heat qui pourraient se produire, nous prierons les pronostiqueurs de répondre subsidiairement à la question suivante :

Combien recevrons-nous de cartes postales portant la liste exacte des huit champions?

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs en espèces**, le second vingt-cinq francs.

CONCOURS N° 12 NOUVEAU

Continuant à varier le plus possible les sujets de nos concours, de façon à intéresser tous les sportsmen sans exception, nous avons choisi comme sujet de la compétition suivante le championnat

de Pêche à la Ligne

organisé par notre confrère l'*Auto* pour le dimanche 25 septembre.

Les questions posées cette fois seront les suivantes :

1° Quel sera le poids total de la pêche effectuée par le vainqueur du Championnat?

2° Quel sera le nombre de poissons pris par le vainqueur?

Le gagnant du concours sera celui dont les deux réponses se rapprocheront le plus des résultats publiés par l'*Auto*, organisateur du Concours de pêche à la ligne.

Les réponses doivent nous parvenir par cartes postales comme toujours, la date extrême de qualification (timbre de la poste) étant fixée au

vendredi 23 septembre.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs en espèces**, le second vingt-cinq francs.

Pour terminer, il ne sera pas inutile de rappeler la condition *sine qua non* que nous avons résolu d'imposer à tous les pronostiqueurs, afin de réserver nos concours aux lecteurs véritablement assidus de la *Vie au Grand Air*.

Aucune carte postale ne sera qualifiée si son envoyeur n'a eu soin de

coller dessus le bon-concours

à détacher de la page VI des pages de garde, à la fin de notre rubrique « Echos ». C'est à cette même place que nos lecteurs trouveront, dorénavant, toutes les semaines, les bons à détacher.

Attention à cette nouvelle condition, sans laquelle, nous le répétons, les cartes postales ne pourraient être admises.

CONCOURS N° 10 RÉSULTATS

Voici maintenant les résultats du concours n° 10, concernant les Championnats Cyclistes du Monde. On se rappelle qu'il s'agissait de pronostiquer le nombre et les noms des nations entre lesquelles se partageraient les quatre Championnats. Le fait que ces nations ont été au nombre de deux seulement — l'Angleterre et l'Amérique — a singulièrement diminué le nombre des solutions justes, et de tous les monceaux de cartes postales reçues, c'est à peine si une soixantaine indiquaient le pronostic juste.

Entre celles-là, c'est donc la troisième question portant sur le temps des 100 kilomètres (1 h. 33 m. 57 s.) qui a déterminé le classement, et le premier prix, soit cent francs en espèces, est ainsi revenu à **Mlle Jeanne Biscarrat, 146, rue Neuve, à Noisiel (Seine-et-Marne)** qui, ayant répondu exactement aux deux premières questions, a indiqué comme temps **1 h. 33 m 9 s.**

Le second prix, 25 francs en espèces, a été gagné par **M. Jules Ruty, place de la Gare, à Chaumont (Haute-Marne)**, qui a donné comme temps 1 h. 32 m. 44 s.

Voici maintenant la liste des autres pronostiqueurs qui ont donné la solution exacte en ce qui concerne les nations.

Chapelain (Jersey). — Jalby (Cette). — Rout Maurice (Nîmes). — Chevalier (Paris). — Cloès (Paris). — Pannet (Châlons-sur-Marne). — Weber (Paris). — André (Meaux). — Du Costal (Paris). — Gablin (Château-Gontier). — Marenda (Tarare) — Leroy (Granay-en-Bray). — Carmet (Saint-Barthélemy). — Achille (Paris). — Guérin (Tours). — Touret (Gounord). — Amed (Billancourt). — Colin (Noray). — Mieullet (Saumur). — Babut (Paris). — Drouet (Neuilly-sur-Seine). — Morin (Boulogne-sur-Seine). — Bulois (Viroflay). — Cuvellier (Villeneuve-La Garenne). — Baillarve (Petit-Quevilly). — Dayez (Levallois-Perret). — Faure (Paris). — Renault (Chelles). — Lecomte (Paris). — Levallois (Paris). — Chenu (Paris). — Julian (Castelsarrasin). — Garcin (Marseille). — Laffont (Nîmes). — Gabriel (Bordeaux). Virlot (Paris). — Lalande (Banlieue de Toulouse). — Laugier (Nice). — Benoist (Paris). — Paucher (Le Mans). — Chaine (Lyon). — Mauvisseau (Paris). — G. de Jos (Saint-Nicolas). — Wolfers (Paris). — Parys (Belgique). — Richert Bordeaux). — Ricoul (Laval). — Capus (Millau). — Fontaine (Paris). — Eloy (Le Havre). — Beuque (Paris). — M. de Jos (Saint-Nicolas). — Roustan (Lyon). — Oudard (Paris). — Barbier (Paris). — Curt (Lyon). — Vincent (Saint-Malo). — Noquet (Lille). — Rigaut (Orléans). — Moret (Nièvre). — Jourde (Auxerre). — Tétu (Paris). — Hermes (Bruxelles).

Tous ces pronostiqueurs sont qualifiés pour le premier des Concours d'Honneur bi-annuels que nous avons annoncés.

AUTOUR DES SPORTS

NOS MORTS

LAFOURCADE-CORTINA. — M. Emile Lafourcade-Cortina, l'escrimeur bien connu, vient de mourir après une longue maladie. Nous donnons ci-dessous une de ses dernières photographies et sa « silhouette » que nous fait parvenir notre collaborateur L. Perrée.

(Cl. Boisdon.)
M. LAFOURCADE-CORTINA

En 1900, dans mes « Silhouettes d'Escrimeurs », j'écrivais à propos de Lafourcade-Cortina les lignes suivantes :

« Un poids lourd, pour appliquer à l'escrime un terme de lutte. A commencé le fleuret dès son jeune âge, avec Charles Ruzé, à Condorcet. A toujours ensuite continué l'escrime, passant du fleuret à l'épée et de l'épée au sabre. A obtenu les plus grands succès avec cette dernière arme. Un assaut entre lui et de Boffa est un régal pour les dilettantes qui y démêlent de jolis coups très scientifiques, comme pour les profanes qui n'y voient que de magnifiques estocades qui font du bruit et de superbes coups de pointe qui transperceraient, si l'arme était de combat.

« Au trois armes, procède par attaques rapides et vigoureuses, s'entourant de moulinets comme d'une cuirasse impénétrable souvent et réussissant à force d'impétuosité à empêcher l'arrêt.

« Habita longtemps l'Ile de Cuba, y fit faire des armes à ses amis et connaissances. Les envieux veulent le traiter comme un professeur. Il s'en défend, à juste titre.

« Joyeux compagnon, il ne change pas d'allure sur la planche et fournit toujours des assauts plaisants. »

Hélas ! cette dernière phrase, vraie en 1900, ne l'était plus ces dernières années. Miné par la maladie, Lafourcade n'était plus que l'ombre de lui-même et on ne le voyait plus dans les assauts, même comme spectateur, qu'à de rares intervalles. Il laissera parmi tous les escrimeurs le souvenir d'un bon et brave camarade.

HENRI HAMONIC

Henri Hamonic, l'ancien petit coureur breton, qui fut le rival de Ludovic Morin, vient de se faire cafetier. Il a acquis, en effet, ces jours derniers, le plus grand café de Saint-Brieuc, le « Jouhaux », qu'il a, paraît-il, payé un prix important.

HENRI HAMONIC.

Aidé de sa charmante femme, il fera sûrement de cet établissement, le rendez-vous des sportsmen briochins.

LES MIDINETTES A BERLIN

Moins intransigeantes que Mme Sarah Bernhardt, les Midinettes parisiennes sont allées courir à Berlin, contre leurs camarades berlinoises. Car il y a aussi, paraît-il, des Midinettes sur les bords de la Sprée, quoique le terme et l'objet qu'il désigne paraissent bien peu être articles d'exportation. C'est Mlle Cheminel, la gagnante de la course de feu le *Monde Sportif*, qui était le leader du team parisien. Fut-ce la fatigue du voyage, fut-ce le changement de régime, la Marzenbier succédant au reginglard de Suresnes, toujours est-il que nos représentantes furent

UN MATCH DE MIDINETTES FRANCO-ALLEMAND

battues, et bien battues. Les cinq Allemandes prirent les cinq premières places, ce fut la revanche du Taunus.

LA LUTTE EN PROVINCE

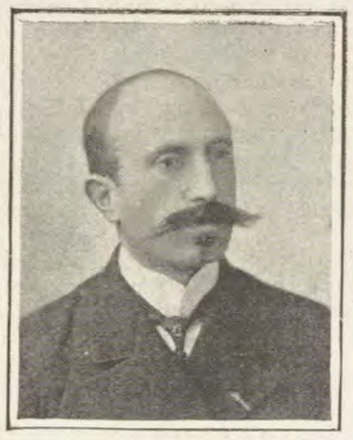
La Société de gymnastique l'Hautpouloise, fondée depuis peu de temps à Mazamet, a

LA SOCIÉTÉ « L'HAUTPOULOISE » DE MAZAMET.

récemment organisé une séance de lutte à laquelle ont pris part les meilleurs concurrents de Toulouse, Castres et Mazamet. Cette séance d'un genre tout nouveau dans la région avait attiré un nombreux public dans la coquette salle de gymnase de la Société. La victoire a été remportée par un membre de la Société municipale de Toulouse, pour les poids lourds, et par un membre de l'Haupouloise, pour les poids légers. Nous donnons ici la reproduction d'une photographie des membres de la Société de Mazamet qui ont pris part à ce pacifique tournoi.

LA FÊTE DE L'ASSOCIATION MIXTE D'ENCOURAGEMENT DU TIR

A l'occasion de la distribution des prix aux lauréats de son troisième Concours national de l'Enseignement du Tir, l'Association mixte d'Encouragement du Tir avait organisé une grande fête en tous points fort réussie, sous la présidence de M. Baron, délégué spécialement par M. le Ministre de l'Instruction publique.



M. PITET.
champion de France
de l'arme nationale à 200 mètres.

Avant la lecture du palmarès, M. le Délégué du ministre de l'Instruction Publique a conféré à M. L. Marot, secrétaire-général de l'Association, la rosette d'officier de l'Instruction Publique ; à M. S. Risse, administrateur, les palmes d'Officier d'Académie.

M. R. Pitet a été proclamé champion de France à l'arme nationale à 200 mètres par deux maximums.

M. J.-B. Grandin, du Havre, champion du fusil de chasse, 44 points sur 50.

Mme Gendron, 1er prix du Concours des Dames de France, par 49 points sur 50 en flobert à 12 mètres.

M. Bonnard, champion de la carabine à 12 mètres, par deux maximums.

M. Luce, de l'Ecole Près-Saint-Gervais, champion des Ecoles primaires par 49 points sur 50.

La musique du 78e d'infanterie prêtait son gracieux concours et un concert par des artistes de nos grands théâtres a terminé cette fête.

LE PRIX THIBAUDIN

Dimanche, à Neuilly-sur-Marne, s'est disputé le Prix Thibaudin, réservé aux coureurs de quatrième catégorie.

Cette intéressante course a obtenu un succès sans précédent.

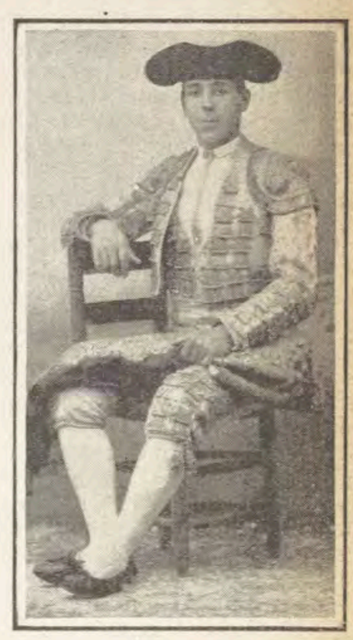
LE PRIX THIBAUDIN
Pautrat, vainqueur, et Bigo, le favori malheureux.

L'arrivée s'est faite devant une vraie foule, à l'entrée du pont de Neuilly.

Résultats : 1. Pautrat (V.C.B.C.), en 3 h. 14 m. ; 2. Radiguet, 3. Ribaton, 4. Georget, 5. Kimmel, 6. Nayel, 7. Gœyson, 8. Garnero, 9. Riceaux, 10. Alliguet.

LA CORRIDA DE TOULOUSE

Les matadors Francisco Bonal (Bonarillo), Antonio Fuentes et Antonio Montes viennent de tuer à Toulouse six toros de Lixaso, sous la présidence de l'excellent aficionado le commandant Gache.



LE MATADOR ANTONIO MONTES

Le triomphateur de la journée a été Bonarillo qui s'est livré à un « trasteo » séduisant et approprié. Ses camarades mal servis par un mauvais bétail, indigne de la grande plaza méridionale, n'ont pu briller.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Moyens d'éviter les pinçons en montant les pneumatiques.

Le pinçon est un accident très fréquent (sur dix chambres que nous recevons à réparer, sept ont péri à la suite d'un pinçon), qui se produit au moment de la mise en place du second bourrelet de l'enveloppe. C'est aussi un accident grave. Le pinçon ayant lieu généralement sur une assez grande longueur, la chambre présente une longue coupure qui, la plupart du temps, n'est pas réparable par les moyens ordinaires dont dispose le chauffeur. Il est obligé presque toujours de nous envoyer la chambre éclatée pour que nous y placions un manchon.

Il y a trois sortes de pinçons :

Le premier, et le plus fréquent, se forme entre les bourrelets de l'enveloppe et le fond de la jante (fig. 1). Il se produit le plus souvent lorsqu'on met en place la dernière partie du bourrelet.

Le deuxième est formé par l'introduction de la chambre à air sous la tête des boulons de sécurité (fig. 2).

Le troisième, beaucoup plus rare, consiste en un pli que forme la chambre à air tout près de la valve, lequel pli est maintenu par la valve elle-même (fig. 3).

Il faut donc vérifier tout spécialement s'il ne s'est pas produit un de ces trois pinçons.

Lorsque la chambre est pincée (de quelque façon que ce soit), la pression agissant sur le caoutchouc pur de la chambre, sans que celui-ci soit appuyé sur une paroi résistante, finit toujours par la faire éclater. Cet éclatement se produit généralement après un temps assez long, pendant lequel le caoutchouc atteint sa limite d'allongement, et se produit aussi bien au repos qu'en marche. Si le pinçon a lieu sur une grande longueur, il peut y avoir sortie du bourrelet, et éclatement très bruyant de la chambre. Si le pinçon est petit, il y a seulement un léger sifflement suivi de l'aplatissement du pneu.

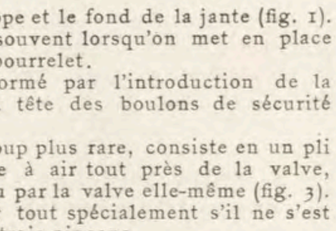


Fig. 1

Fig. 2

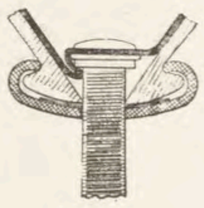


Fig. 3.

I. — Pinçon entre le bourrelet de l'enveloppe et le fond de la jante.

Il faut talquer soigneusement la chambre et la mettre au rond avant de monter le second bourrelet de l'enveloppe.

Pour mettre la chambre au rond, vingt coups de notre pompe à manomètre voiture suffisent pour un pneu de 90, trente pour un pneu de 105 et quarante pour un pneu de 120. Glisser la main entre la jante et la chambre pour la placer bien également et supprimer les plis s'il en existe, ce qui est essentiel.

On peut alors monter le second bourrelet de l'enveloppe et, une fois cette opération terminée, vérifier s'il ne s'est pas produit de pinçon. Pour cela, saisir l'enveloppe d'une main, la paume près du bourrelet, repousser avec cette main l'enveloppe vers la voiture, et, en même temps, avec la pointe du levier tenu dans l'autre main, repousser et soulever légèrement le bourrelet vers le centre de la jante. Regarder alors à l'intérieur de la jante si l'on voit le rouge de la chambre à air, prise sous le bourrelet. Si l'on ne voit rien, repousser le bourrelet et continuer à vérifier successivement tout le tour. Vérifier spécialement l'endroit du bourrelet que l'on a placé en dernier. Si l'on voit du rouge en quelque endroit, c'est un pinçon : il faut alors introduire le levier de démontage à cet endroit et baisser le levier comme si l'on voulait démonter l'enveloppe. Laisser ensuite revenir le bourrelet à sa place et vérifier si cette opération a supprimé le pinçon.

II. — Pinçons formés par les boulons de sécurité et par la valve.

Il suffit, pour ceux-là, une fois le deuxième bourrelet de l'enveloppe en place, d'appuyer sur la tige des boulons et sur la valve, et les laisser revenir sous l'effort de la chambre à air ; ils doivent revenir à peu près comme revient une touche de piano lorsqu'on la quitte du doigt.

MICHELIN ET Cie

AUTOUR DES SPORTS

LE CONCOURS DE GYMNASTIQUE DE VERDUN

Le grand concours de gymnastique des patronages de France, organisé par la Légion de Saint-Maurice, le 7 septembre, à Verdun, a obtenu le plus vif succès. La plupart des patronages y étaient représentés : ceux de Verdun, Châlons-sur-Marne, Troyes, Vitry-le-François, Chaumont, Riaucourt, Viéville, Saint-Dizier, Bar-le-Duc, Ligny, Commercy et Ancerville. Plus de 6.000 spectateurs ont suivi avec intérêt les divers exercices, et particulièrement les mouvements d'ensemble.

LE CONCOURS DE GYMNASTIQUE DE VERDUN
La pyramide exécutée par le patronage de Châlons-sur-Marne.

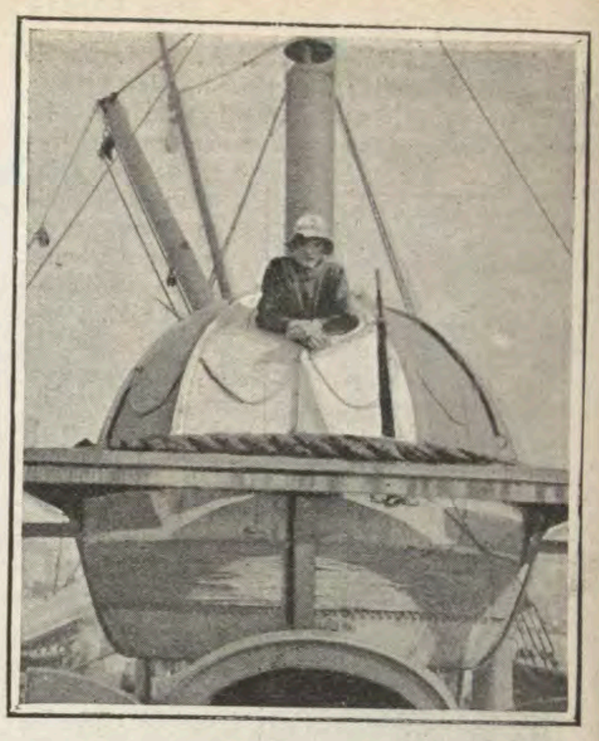
UN INGÉNIEUX APPAREIL DE SAUVETAGE

Cet appareil consiste en une sphère métallique creuse de 2 m. 65 de diamètre environ, qui, de loin, ressemble assez à une énorme bouée ou encore à une chaudière, quand la cheminée d'aération, qui s'adapte à la collerette supérieure de cet engin de sauvetage, est tirée.

On entre dans ce gros ballon par un orifice placé sur le côté et vers le sommet. A l'intérieur, un banc circulaire permet à seize hommes de s'asseoir. Des ceintures de sauvetage sont accrochées aux parois de cette espèce de salle dans laquelle on trouve encore un mât de fortune et des voiles qui peuvent, en cas de besoin, assurer une certaine navigabilité à l'engin.

C'est à un capitaine norvégien, M. Donving, dont le nom a été quelquefois cité au moment de l'exposition d'appareils de sauvetage, que l'on doit cette bouée ingénieuse.

Il en fit l'expérience il y a dix-huit mois, au Havre, dans le bassin de la Citadelle. Son appareil se trouvait alors à bord du *Kong-Aff*. Les voyageurs (?) au nombre de quatre, y compris l'inventeur et Mme Fyen, la femme d'un avocat à la Cour de cassation de Christiania, une Norvégienne d'origine française, s'introduisirent dans la sphère et furent précipités à la mer. Ils en ressortirent bien vivants et enchantés, paraît-il, de ce voyage rapide.



UN NOUVEL APPAREIL DE SAUVETAGE

NOS ÉCHOS

Une invention utile

sultats obtenus par les canots automobiles, des dernières épreuves, sont concluants. La ée de la Manche et la course de Paris à la Mer ttement établi que la navigation automobile pelée à rendre des services. Il y a lieu cepen- remarquer que les accidents occasionnés par es d'essence et les commencements d'incendie hélas ! — trop nombreux et qu'ils constituent ger réel. Sans insister davantage, il suffit de r les accidents du *Marsouin* et de *la Pari- II*, à Monaco.

fuites d'essence et les commencements d'in- sont les seuls motifs qui arrêtent, dans son ette industrie nouvelle. Lorsque les dangers réent pour les sportsmen et les professionnels conjurés, on pourra dire que le problème est t rien n'empêchera plus le canot automobile considéré comme un progrès réel, une chose ie.

obvier au sérieux inconvénient dont nous , on a fait toutes sortes de tentatives qui oint abouti ; on est donc réduit à embarquer, d'arrêter une catastrophe possible, grenades ncteurs, appareils toujours encombrants et qui nnent plus ou moins bien.

ngénieur-constructeur, M. Plivard, vient d'in- une sorte de boîte étanche qui supprime l'em- s produits chimiques et des extincteurs. Cet l, aussi simple qu'ingénieux, est disposé de rte que l'essence, en tombant dans la boîte, d'elle-même ; il est établi suivant les dispo- u bateau et à la demande de l'encombrement ervoirs, carburateurs et accessoires divers du dont il ne gêne en rien la manœuvre. De appareil ne nuit en aucune façon au confort ssagers, en raison de la place minime qu'il de ; il ne nécessite aucun entretien et dure iment.

e découverte intéressera certainement les taires de canots automobiles, qui n'auront craindre les dangers d'incendies et les graves uences qu'ils peuvent entraîner pour eux et assagers. M. Plivard, ingénieur-constructeur, Poncelet, à Paris, se tient à la disposition de ux que la question intéresse pour renseigne- descriptions et expériences.

V. G.

Finance

LA CHASSE

elle qui enlève à notre place la majeure partie ses habitués. Les financiers, grands disciples mrod, au retour de la mer ou de la montagne, t que toucher barre à Paris. Aussitôt munis de rmis, ils vont livrer une rude bataille aux liè- erdreaux et faisans. De cette guerre, je vous ne, on s'occupe plus en Bourse que de celle qui rsuit, qui s'éternise entre Russes et Japonais. ripéties de cette dernière n'ont guère d'in- e sur la cote, laquelle subit exclusivement lsion donnée au marché par les grands établis- ts de crédit dont l'intervention, manifeste et ante, soutient les cours en vue des opérations qu'ils veulent lancer dans le dernier trimestre de cette année. On les annonce nombreuses, importantes....Souhaitons-le ! Qui vivra verra.

C. LEVRAI.

NCOURS MÉRO 11

cher et col- ur la carte ale conte- la réponse.

CONCOURS NUMÉRO 12

Détacher et coller sur la carte postale contenant la réponse.

TARIF

1° Petites annonces **non commerciales**, la ligne de 40 lettres... ... 1 fr. »

2° Petites annonces **commerciales**, la ligne de 40 lettres. ... ... 1 fr. 50

La Bourse des Sports

TARIF

3° Petites annonces **illustrées**. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centim. 20 fr.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (1896)

AUTOMOBILES

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (1897)

Une voiture électrique de la Société des Voitures Electromobiles, landaulet, 4 places, en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs. Visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (107)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (1898)

A vendre :
DIETRICH, 24 HP, carrosserie couverte. Occ.
PANHARD-LEVASSOR, 18 HP, tonneau. Occ.
PANHARD-LEVASSOR, 20 HP, léger tonn. Occ.
C. G. V., 20 HP, tonneau. Neuve.
RENAULT, 10 HP, limousine. Occasion.
LANDAULET DE DION, 9 HP, 1904.
Vente — Achat — Echange.
E. Loste, 37, rue Brunel. Téléphone 555-43. (1899)

Renault Frères, neuve, 10 HP 1904, carrosserie tonneau de grand luxe, peinture rouge avec filets au prix défiant toute concurrence de 7.400 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie tonneau rouge avec filets et pneus renforcés de 105 Michelin aux 4 roues au prix défiant toute concurrence de 12.500 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie double phaéton de grand luxe, entrée latérale, pneus Michelin renforcés de 105 aux 4 roues au prix de 13.400 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Panhard et Levassor, châssis et voitures 1904, 8, 10, 15, 18 et 24 HP. Livraison de suite à des prix très avantageux.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Quantité de voitures d'occasion Panhard et Levassor, Renault frères et autres marques en 6, 8, 10, 12, 14 et 15 HP. *Véritables occasions de bon marché.*
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine. (1900)

Mercédès ou Panhard, 4 cyl., construction récente, pas roulé, parfait état. Ad. offres et descrip. très détaillées à : Medaets et de Clercq, entrepreneurs, Terneuzen (Hollande). (1901)

Bonne Occasion. — Automobile moteur de Dion 9 chx, 4 pl., tonneau démontable, capote. Modèle 1903. S'adresser Jourliac, 99, rue des Petits-Champs. (1902)

Serpollet 12-20, dais, glaces, 95 à h., gagné 2 courses Ostende, 8.000 fr. Landrin, 76, rue d'Amsterdam. (1903)

Moto « La Française » 1904, 2 h. 1/2 ent. neuve, très silenc. p. bag. rever. ped. repos, acces. pièces nombr. et accu. 30 h. rechang. 575 net. Mascaux, 118, rue Monge. Paris. (1904)

Automobile Peugeot 6 ch. 1/2, moteur avant, tonneau, très confortable, en parfait état. 3.000 francs. S'adresser 11, rue des Petits-Hôtels. (108)

A vendre, 12 chx. Rochet-Schneider modèle 1901, 4 places, phaéton avec capote, peinture blanche, parfait état de marche, livrable suite, cause double emploi. 8.000 fr. Henri Prost, villa Beauséjour, Lons-le-Saunier. (1905)

CHIENS

A vendre couple fox blancs, taille 40 et 38; chie M. H. Le Mans; chienne, 3e prix (puppies), M. I (classe ouverte) Lyon, M. H. Le Mans. V. Foulo rue Loquidy, Nantes. (1906)

DEMANDES D'EMPLOIS

Conduc. auto, sérieux, 30 ans, connais. bien mote 4 cylin., demande place. Paris ou province préférence. Bonnes références. Ecrire : Morel, 40 bureau restant, Creil (Oise). (1907)

DIVERS

Ecole Saint-Joseph de Passy, 23, boulevar Beauséjour, en face le Ranelagh. — L'Ecole Sain Joseph, avec ses vastes locaux bien modernes milieu des cours ombragées et spacieuses, est des plus beaux établissements de Paris.

M. l'abbé Gérardin, l'éminent directeur, s'est entou de professeurs éclairés laïques et ecclésiastique aussi, dès la première année de sa reconstitution, l'éco a pu s'imposer à la confiance des familles.

Tous les élèves présentés aux divers baccalauréa ont été reçus, un seul n'a été qu'admissible.

Pour l'année scolaire 1904-1905 on a organisé, à cô de l'enseignement classique et moderne, des cou d'enseignement commercial et industriel qui répondent à toutes les exigences des nouveaux programmes.

La rentrée est fixée au 3 octobre. (1908)

Un Français sportsman serait reçu chez un célibataire anglais pour les 5 mois d'hiver pour la chas au renard, au fusil, la pêche, le golf, le box. Po tous les autres renseignements, écrire à Gilbert Har Hatlierleigh Lodge, Abergavenny (Angleterre). (1909)

TENNIS

Jeu de tennis ouvert de 7 heures du matin à 7 he res du soir, 148, rue de Vaugirard. (1910)

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Etude de Me MALLET, docteur en droit, avoué à Pontoise, 14, rue de la Coutellerie.

VENTE sur saisie immobilière à l'audience d criées du Tribunal civil de Pontoise, vendredi 7 octobre 1904, à midi et demi, d'une

PROPRIÉTÉ SISE A AULNAY-SOUS-BOI place du Marché ou place Jeanne-d'Arc, comprenant MAISON DE RAPPORT, Pavillon, Ecurie, Remis Casino, Vélodrome, Jardin, avec circonstances et d pendances, d'une contenance superficielle d'enviro 5.593 mètres carrés.

Mise à prix : 25.000 francs.

S'adresser, pour prendre communication du cahi des charges, au greffe du Tribunal civil de Pontois et pour avoir des renseignements, à Pontoise, Me MALLET, avoué poursuivant, et à Me Garass huissier à Gonesse.

Création et Restauration de Parcs et Jardins de tous styles
E. REDONT
ARCHITECTE-PAYSAGISTE — GRAND PRIX
61, rue Louis-Blanc, PARIS
Entreprise générale pour la France et l'Etranger
DE PLANTATIONS ET TERRASSEMENTS, CONSTRUCTIONS RUSTIQUES, PONTS, ROCHERS, LACS, RIVIÈRES, CAPTATIONS ET CANALISATIONS D'EAUX, DRAINAGES, TRANSPLANTATIONS AU CHARIOT

LAIT DE VIOLETTES *Savon, Poudre, Crème, Essence*
GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la BEAUTÉ et la FRAICHEUR du TEINT
Se méfier des Produits artificiels - SOCIETE HYGIENIQUE, Paris, et bons Parfumeurs

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI.

Le Gérant : JARROSON.